

Universität Erfurt

Dissertation

Hier und dort zugleich

Eine qualitative Untersuchung zur interpersonalen und
mediatisierten Kommunikation in öffentlichen Verkehrsmitteln

zur Erlangung des akademischen Grades

eines doctor philosophiae (Dr. phil.)

Philosophische Fakultät

Isabel Schlote

Dekan: Prof. Dr. Guido Löhrer

Gutachter/in: 1. Prof. Joachim R. Höflich

2. Prof. Friedrich Krotz

Datum der Einreichung: Juli 2013

Datum der Promotion: Oktober 2011

urn:nbn:de:gbv:547-201300027

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei Prof. Dr. Joachim R. Höflich, der diese Dissertation von Anfang unterstützt und betreut hat. Seine konstruktiven und motivierenden Anmerkungen waren mir eine große Hilfe. Mein Dank gilt zudem Prof. Dr. Friedrich Krotz, der diese Arbeit mitbetreut hat, für seine Unterstützung und Hilfestellung.

Weiterhin haben viele Freunde auf unterschiedliche Weise zum Gelingen meines Forschungsvorhabens beigetragen, auch ihnen danke ich herzlich. Insbesondere sei an dieser Stelle Christine Linke, Claudio Kullmann, Margret Seyboth, Claudia Müller und Kevin Lath für ihre hilfreiche Rückmeldung, Mühe, Motivation und Unterstützung beim Korrekturlesen gedankt. Für die Unterstützung bei der Planung der empirischen Phase in Madrid danke ich Javier Ballesteros Rodríguez. Herzlichen Dank auch an Robert Güther für sein Vertrauen und die sportliche Motivation.

Meinen Eltern, Edeltraud und Karl-Heinz Schlote, danke ich für ihre Unterstützung und Fürsorge, die sich mich immer haben spüren lassen.

Ausdrücklich möchte ich mich auch bei all jenen bedanken, die an dieser Studie teilgenommen und sie damit erst möglich gemacht haben.

Ehrenwörtliche Erklärung

Ich erkläre hiermit ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Arbeit ohne unzulässige Hilfe Dritter und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe; die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Bei der Auswahl und Auswertung des Materials sowie bei der Herstellung des Manuskripts habe ich Unterstützungsleistungen von folgenden Personen erhalten:

1. Prof. Dr. Joachim R. Höflich, Universität Erfurt
2. Prof. Dr. Friedrich Krotz, Universität Bremen

Weitere Personen waren an der geistigen Herstellung der vorliegenden Arbeit nicht beteiligt. Insbesondere habe ich nicht die Hilfe eines Promotionsberaters in Anspruch genommen. Dritte haben von mir weder unmittelbar noch mittelbar geldwerte Leistungen für Arbeiten erhalten, die im Zusammenhang mit dem Inhalt der vorgelegten Dissertation stehen.

Die Arbeit wurde bisher weder im Inland noch im Ausland in gleicher oder ähnlicher Form einer anderen Prüfungsbehörde als Dissertation vorgelegt.

Abstract

Ziel der Arbeit ist es, im öffentlichen Raum, konkret in öffentlichen Verkehrsmitteln, stattfindende interpersonale und mediatisierte Kommunikationsformen zu analysieren.

Eine Betrachtung der Kommunikation und Interaktionsordnung bildet die theoretische Grundlage, um die Menschen als aktiv Handelnde zu charakterisieren, die sich in der Interaktion mit anderen kommunikativ ihre Lebenswelt erschließen. Hierfür stehen ihnen immer mehr Kommunikationswerkzeuge zur Verfügung, die in unterschiedlichen medialen Praktiken resultieren.

Empirisch orientiert sich die Arbeit an der Heuristischen Sozialforschung. Es kamen die qualitative Beobachtung, Interviews mit Mobilitätstagebüchern sowie die Dialogische Introspektion als Erhebungsverfahren zum Einsatz.

Die Befunde der vorliegenden Studie liefern einen empirischen Beleg, dass Handeln sich an Regeln orientiert, weisen aber gleichermaßen darauf hin, dass dies immer im Abgleich mit der individuellen Einschätzung der Situation und den individuellen Bedürfnissen des Einzelnen vollzogen wird.

Die Begegnungen mit anderen, unbekannten Fahrgästen zeichneten sich durch unterschiedliche Arrangements hinsichtlich der gemeinsamen Anwesenheit aus. Zudem weisen die Befunde auf eine Vielzahl an mediale Kommunikationsformen hin, die bezüglich ihrer Integrationsmöglichkeiten in die Situation des Reisens variieren. Deutlich zeigte sich, wie mediale Kommunikationsformen immer beides sein können: Bereicherung oder Störung.

Eine kontextualisierte Herangehensweise half dabei, aufzuzeigen, dass es bei Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln immer auch wieder zu kleinen Zwischenfällen kommen kann. Letztlich sind es aber die Menschen, die (ver)handelnd die Kommunikationsgefüge gestalten.

1. Einleitung.....	7
2. Die Situation des Reisens.....	10
2.1 Von der Postkutsche zur Eisenbahn.....	13
2.2 Mobil-Sein heute.....	19
3. Interpersonale und mediatisierte Kommunikation	25
3.1 Interaktion und Kommunikation zwischen Anwesenden	26
3.1.1 Über das Verständnis von Kommunikation in der Tradition des Symbolischen Interaktionismus	26
3.1.2 Die Interaktionsordnung.....	34
3.2 Die Mediatisierung und die Wirkung auf das Handeln.....	44
3.2.1 Medienalltag.....	49
3.2.2 Medienhandeln in Situationen.....	54
3.3 Die Verbindung von Mobilität und Kommunikation.....	66
4. Stand der Forschung und forschungsleitende Fragen.....	68
5. Methodisches Konzept.....	80
5.1 Heuristische Sozialforschung.....	80
5.2 Methodenwahl.....	86
5.3 Zum Umgang mit dem Datenmaterial	97
6. Empirische Befunde.....	99
6.1 Öffentliche Verkehrsmittel als Erhebungsort	99
6.2 Handlungsorientierungen	106
6.2.1 Regeln in öffentlichen Verkehrsmitteln	108
6.2.2 Regeln im Handlungskontext.....	114
6.2.3 Die Dualität zwischen Ordnung und Variation	122
6.2.4 Zusammenfassung.....	124
6.3 Raum-zeitliche Handlungsstrukturen.....	128
6.3.1 Über die Bedeutung der Zeit	131
6.3.2 Zusammenfassung.....	141
6.4 Begegnungen zwischen Menschen	142
6.4.1 Gemeinsam unterwegs sein.....	143
6.4.2 Die Interaktion zwischen Fahrgast und Begleitpersonal.....	144
6.4.3 Der Kontakt zu unbekannten Fahrgästen	153
6.4.3.1 Territoriale Arrangements	161
6.4.3.2 Strategien zur Kontaktmeidung.....	170
6.4.3.3 Der Reglungsbedarf bei wiederkehrenden Arrangements.....	176
6.4.3.4 Interaktionsstiftende Momente.....	181

6.4.4	Zusammenfassung	188
6.5	Die mediale Ausgestaltung der Reise	189
6.5.1	Mediatisierung von Transiträumen	190
6.5.2	Informieren, Organisieren und Entspannen: Mediale Nutzungsformen	194
6.5.3	Mediatisierte Interaktion	204
6.5.4	Die zeitliche Dimension von Medien.....	209
6.5.5	Medien, öffentlicher Raum und neue Kommunikationssituationen	212
6.5.6	Zusammenfassung	230
7.	Fazit	232
	Literaturverzeichnis	243

1. Einleitung

Also, das Schöne an öffentlichen Verkehrsmitteln ist, dass sich keine Aufmerksamkeit [...] wie beispielsweise beim Autofahren, für die Fahrt brauche. Man hat viel mehr Möglichkeiten: Ich kann zum Beispiel lesen, Musik hören und viele Dinge bei den Menschen beobachten [...], zu schauen, was es so in der Stadt gibt [...] und viele Gespräche anhören [...] wenn einige zusammenfahren, dann hört man auch private Dinge. [...]. Auf der anderen Seite ist es manchmal so, dass in der Metro oder im Bus es unglaublich viele Menschen gibt, wo jeder in seiner Welt und vollkommen vom anderen isoliert ist. [...] Also das finde ich schon beachtenswert, aber auch irgendwie erschreckend, ein Haufen von Menschen, die aber total isoliert voneinander sind.

DI_Beatriz_48 Jahre_Madrid

Das Zitat von Beatriz entstammt einer in Madrid durchgeführten Dialogischen Introspektion zum Thema öffentliche Verkehrsmittel und verweist auf einige wesentliche Aspekte des Reisens. An dieser Stelle sei es genutzt, um entlang einiger Aussagen in die Thematik der vorliegenden Studie einzuführen.

Ziel der Arbeit ist es, die in öffentlichen Verkehrsmitteln stattfindenden kommunikativen Prozesse zu analysieren. Grundlage hierfür bildet ein sich durch unterschiedliche Mobilitätserfordernisse auszeichnender Alltag, der in einem entsprechend hohem Mobilitätsaufkommen resultiert. Der Wunsch oder die Notwendigkeit von einem Ort zu einem anderen zu gelangen, ist die Voraussetzung dafür, dass sich Menschen überhaupt in eine Art mobile Box begeben. Bei der Reise treffen dann einander unbekannte Personen aufeinander, die sich für eine bestimmte Zeit und in einem begrenzten Raum mit der Kopräsenz der anderen Fahrgäste arrangieren müssen. Wie dies aussehen kann, deutet sich bereits in der Aussage von Beatriz an, wenn sie auf die Isoliertheit der Menschen hinweist. Auch das Meiden von Anderen stellt eine mögliche Übereinkunft dar. Demgegenüber gibt es in öffentlichen Verkehrsmitteln auch immer wieder Situationen, zum Beispiel, wenn zwei gemeinsam Reisende oder eine Person am Mobiltelefon ein Gespräch führen und darin private Dinge

verhandeln, die dann auch für die Mitreisenden hörbar sind. Dann können die Personen plötzlich ganz nah sein, vielleicht auch zu nah. Das Reisen in öffentlichen Verkehrsmitteln stellt in dem Sinne einen passiven Vorgang dar, als dass die Menschen bewegt werden, was es zu einer Phase des Wartens werden lässt. Diese gestalten die Reisenden, wie im Zitat von Beatriz dargelegt, je unterschiedlich aus. Hierfür stehen ihnen in zunehmendem Maß unterschiedliche Medien zur Verfügung. Diese können entweder als feste Bestandteile des Raumes daherkommen, von den Fahrgästen persönlich mitgebracht oder seitens der Verkehrsunternehmen angeboten werden. Die medialen Kommunikationsformen variieren hinsichtlich ihrer Integrationsmöglichkeiten in die Situation des Reisens. Insbesondere bei neuen medialen Praktiken oder solchen, die wie im Fall der mediatisierten, interpersonalen Kommunikation, einen entsprechenden (Laut)raum reklamieren, besteht ein entsprechend hoher Aushandlungsbedarf. Die mediale Ausgestaltung der Reise verweist auf eine auf der Mikroebene anzusiedelnde Form der Mediatisierung des Alltags (Krotz 2001, 2007).

Wie bereits erwähnt beschäftigt sich die vorliegende Arbeit mit der Kommunikation in öffentlichen Verkehrsmitteln und fragt dabei nach den feststellbaren interpersonalen und mediatisierten Kommunikationspraktiken. Aus der übergeordneten Zielstellung ergeben sich weitere Fragen: Wie arrangieren sich einander unbekannte Fahrgäste? Welche Formen der Kommunikation werden dabei gewählt und welche Probleme lassen sich erkennen? Wie werden mediale Kommunikationsformen in die bestehende Reisesituation integriert und wie wirken sich diese wiederum auf die Reise aus? Welche raum-zeitlichen Bezüge weist das Handeln der Menschen auf? Die Auseinandersetzung mit den genannten Fragen erfolgte unter dem Anspruch, den Kontext zu berücksichtigen, ihn von Anfang an mitzudenken und nicht als ein optionales Extra im Forschungsprozess zu begreifen (Vgl. Morley 2010: 41f.). Damit ist es möglich, das Handeln der Menschen vor dem Hintergrund einer bestimmten Situation zu analysieren. Diese Herangehensweise gestattet es zudem, die Auswirkungen der Situation auf das Handeln mit in den Blick zu nehmen. Ein solcher Ansatz hat auch logische Konsequenzen für die Erforschung von medialen Praktiken. Nicht nur, dass auch mediale Kommunikationsformen unter Berücksichtigung der situativen Umstände zu betrachten sind, vielmehr gilt es, alle

anzutreffenden Kommunikationspraktiken zu berücksichtigen (Vgl. Hepp 2006: 15 sowie Höflich 2010: 108). Damit geht einher, dass die Konzentration nicht auf einem einzelnen Medium liegen kann, sondern von einem Set an Medien auszugehen ist. Erst, wenn der Kontext und das in diesem anzutreffende Medienset bei der Analyse von Kommunikationspraktiken bedacht werden, bietet sich einerseits die Chance, seit langem existierende Medien und damit verbundene Gebrauchsweisen ebenfalls mit in die Analyse einzubeziehen. Zum anderen lassen sich somit Aussagen über die Bedeutung der Kommunikationspraktiken für die Menschen treffen und aufzeigen, wie sich die Bedeutungszuschreibung auch eingedenk neuer Kommunikationsmöglichkeiten verändern kann (Vgl. hierzu auch Gebhardt / Höflich / Rössler 2008: 217). Die erwähnten Bedeutungen sind in Auseinandersetzung mit der empirisch untersuchten Realität herauszuarbeiten (Vgl. Krotz 2005a: 25). Für die vorliegende Studie bedeutet dies, zunächst den Blick zu weiten und sich dem Forschungsgegenstand, also der Situation des Reisens, offen anzunähern, um darauf aufbauend die in dieser Situation feststellbaren interpersonalen und mediatisierten Kommunikationsformen detailliert zu analysieren.

Hierzu schafft die Arbeit im zweiten und dritten Kapitel den theoretischen Hintergrund. Dabei wird zunächst die Situation des Reisens (Kapitel 2) näher beleuchtet und aufgezeigt, wie sich technologische Entwicklungen auf das Handeln der Menschen auswirken. Daran schließt sich eine Auseinandersetzung über die Bedeutung der Kommunikation an (Kapitel 3). Ausgehend und in Orientierung an den Symbolischen Interaktionismus wird sich zunächst dem Begriff der Kommunikation angenähert um dann deren Bedeutung für die Verständigung zwischen den Menschen herauszuarbeiten (Kapitel 3.1). Darauf aufbauend ist es dann möglich, die Ausgestaltung von Interaktionen zu betrachten. Damit ist die Grundlage geschaffen, um in einem nächsten Schritt den Blick auf den derzeitig auszumachenden Prozess der Mediatisierung des Alltags und die damit einhergehenden Veränderungen der kommunikativen Praktiken der Menschen zu richten (Kapitel 3.2). Eine kurze Darstellung der Verbindung zwischen Mobilität und Kommunikation schließt die theoretischen Betrachtungen ab (Kapitel 3.3) und zeigt, dass es heutzutage zahlreiche Möglichkeiten gibt, hier und dort zugleich zu sein. Im vierten Kapitel werden der Stand der Forschung und die sich für die vorliegende

Studie forschungsleitenden Fragestellungen vorgestellt. Die methodische Vorgehensweise der vorliegenden Studie behandelt das fünfte Kapitel, wobei zunächst die grundsätzliche Herangehensweise und die damit einhergehenden Regeln (Kapitel 5.1) beschrieben werden. Darauf folgen Ausführungen zur Wahl der Methoden (Kapitel 5.2) und zum Umgang mit dem empirischen Material (Kapitel 5.3). Die empirischen Befunde werden im sechsten Kapitel dargestellt und beginnen mit einer Darstellung der Erhebungssituation (Kapitel 6.1). Daran schließen sich Ausführungen über die Handlungsorientierungen an (Kapitel 6.2), denen eine Betrachtung der raum-zeitlichen Handlungsstrukturen nachfolgt (Kapitel 6.3). Danach werden die Begegnungen zwischen den Menschen in öffentlichen Verkehrsmitteln analysiert (Kapitel 6.4), woran sich dann die Betrachtung der medialen Kommunikationsformen (Kapitel 6.5) anschließt. Ein Fazit fasst die wichtigsten Befunde dieser Arbeit zusammen (Kapitel 7).

2. Die Situation des Reisens

Die Studie untersucht die Kommunikation in öffentlichen Verkehrsmitteln. Einleitend steht daher die Situation des Reisens im Mittelpunkt. Zunächst ist grundlegend festzuhalten, dass es sich beim Reisen um eine Form von Mobilität handelt. Allgemein ist unter Mobilität „die Beweglichkeit von Personen und Sachen, sowohl in rein physischer, bei Personen auch in geistiger oder sozialer, Art“ zu verstehen (Zängler 2000: 18). Neben den mobilen Individuen verweisen Objekte, Bilder und Informationen, die ebenfalls mobil sein können, auf eine weitere Ebene von Mobilität (Vgl. Urry 2000a: 186). Die unterschiedlichen Dimensionen von Mobilität verdeutlicht das nachfolgende Schaubild (Vgl. hierzu auch Urry 2007).

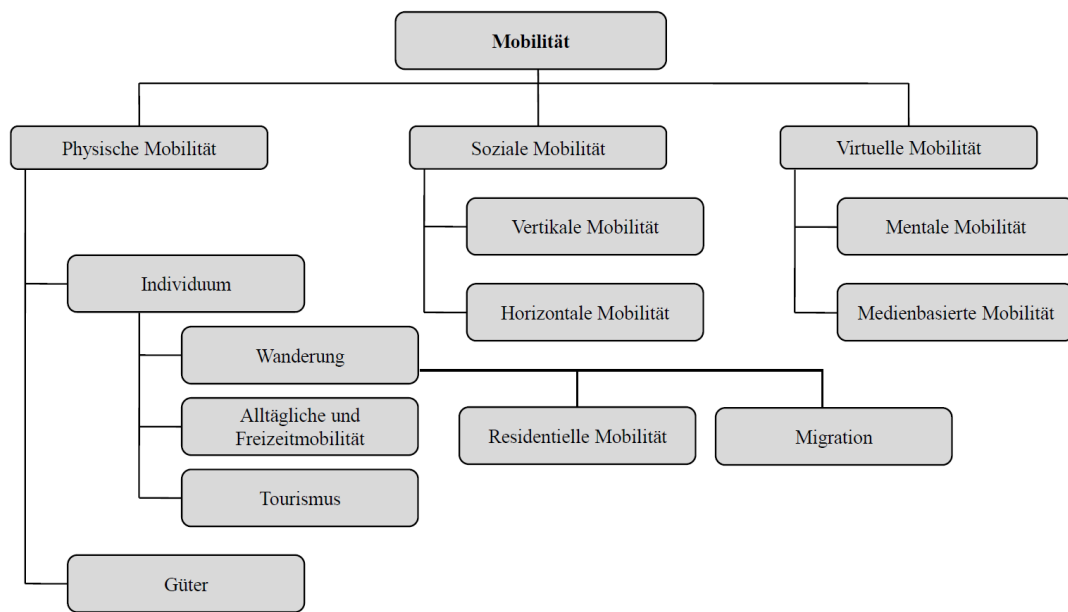


Abbildung I: Mobilitätsdimensionen

Die soziale Mobilität, die gemessen an zwei Zeitpunkten die Bewegungen oder den Wechsel zwischen beruflichen Positionen oder zwischen sozialen Lagen, Klassen oder Schichten beschreibt, stellt den Ausgangspunkt der sozialwissenschaftlichen Bestimmung von Mobilität dar. Seit den Schriften von Sorokin (1959) zählt Mobilität zu den wichtigsten Begriffen, um gesellschaftliche Dynamiken zu erfassen (Vgl. hierzu auch Rammler 2001: 23).

Die physisch-räumliche Mobilität umfasst sowohl die residentielle, die Alltags-, Begleit- und Freizeitmobilität, die Migration als auch den Tourismus. Grundlegend ist zwischen selbst veranlasster Mobilität (freiwillige Mobilität) und fremd veranlasster Mobilität (Zwangsmobilität) zu unterscheiden. Der überwiegende Teil an räumlich-physischen Bewegungsformen des Individuums sind der Alltagsmobilität und Freizeitmobilität zuzuordnen. Insbesondere die Teilhabe am öffentlichen und individuellen Personenverkehr „appears to be ‚always necessary‘ for family life, leisure and friendship, as well as for work and security“ (Urry 2000b: 50). Der Alltag und die Freizeit der Personen weisen unterschiedliche Aktivitätsmuster auf und führen die Personen zu den entsprechenden Räumen, um

den angestrebten selbst oder fremd veranlassten Tätigkeiten nachzugehen. Diese verschiedenen Räume werden durch Mobilität miteinander verbunden.

Virtuelle Mobilität bezeichnet den Austausch von Informationen, der ohne räumliche Bewegung und großen Zeitverzug stattfinden kann. Zur weiteren Gliederung des Begriffes trägt die Unterscheidung zwischen intrapersonaler und interpersonaler Mobilität bei. Jede Form von Gedanken einer Person oder die flexible, gedankliche Auseinandersetzung zu einem bestimmten Thema, die auch eventuelle alternative Denkansätze berücksichtigt, sind Ausprägungen geistiger Mobilität. Der Aspekt der virtuellen Mobilität hat insbesondere durch neue technische Entwicklungen an Bedeutung gewonnen, indem er neue Bewegungsfelder für die interpersonale Kommunikation eröffnet hat. War die Kommunikation einst an physische Transportmittel gebunden, so ist „mit ihrer Loslösung und somit Virtualisierung [...] eine Raum-Zeit-Konvergenz möglich geworden, die Kommunikation unabhängig von situativer Anwesenheit macht“ (Zoche / Kimpeler / Joepgen 2002: 20). Bereits der Telegraph oder später das Telefon boten diese Möglichkeiten. Bei der Nutzung des World Wide Web zeigt sich das Potential einer technisch gestützten virtuellen Mobilität besonders deutlich. Mittlerweile stehen zahlreiche virtuelle Handlungsoptionen zur Verfügung, wie etwa das Online-Shopping, Online-Banking oder E-Learning, die einst einen bestimmten Raum-Zeit Bezug aufwiesen¹. Neue Kommunikationstechnologien erweitern die Möglichkeiten des Mobil-Seins. Alle Dimensionen zusammen führen zu einem mobilen Lebensgefühl, das es erlaubt, permanent auf die eine oder andere Weise mobil zu sein.

Zunächst stehen jedoch Formen von physisch-räumlicher Mobilität im Zentrum der Betrachtung, da sie Voraussetzung für die Existenz der untersuchten Reisesituationen ist.

¹ Dies bedeutet jedoch nicht, dass es keine Banken mit den gewohnten Öffnungszeiten oder Seminare, die in einem bestimmten Raum zu einer bestimmten Zeit stattfinden, in absehbarer Zeit nicht mehr geben wird. Der bereits bekannte Handlungsspielraum erweitert sich um eine virtuelle Variante.

2.1 Von der Postkutsche zur Eisenbahn

Die folgenden Ausführungen beschäftigen sich insbesondere mit der Alltagsmobilität und dem Tourismus. Erst die Erfindung und Entwicklung entsprechender Transportmittel und der Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur legte den Grundstein für die Überwindung von immer größer werdenden Entfernungen und für eine sich mobilisierende Gesellschaft. Verkehrsmittel wie die Eisenbahn lassen sich somit nicht nur als Entwicklung und Zeichen für technischen, sondern auch sozialen Fortschritt verstehen. Die neu entstehenden Reisemöglichkeiten brachten Personen in Bewegung, sie führten Menschen zusammen und ließen sie gleichermaßen auseinanderströmen. Die Individuen mussten sich zunächst mit den neuen Formen der Fortbewegung arrangieren, das heißt das Mobil-Sein faktisch erlernen.

Technologische Entwicklungen

Im gesellschaftlichen Entwicklungsprozess spielte Mobilität immer eine wichtige Rolle und hat in dessen Verlauf stark an Bedeutung gewonnen, wobei sich eine koevolutionäre Dynamik zwischen gesellschaftlicher und technischer Entwicklung zeigt (Vgl. Tully / Baier 2006: 41). Historisch betrachtet, sorgte die Einführung der Eisenbahn seit der Mitte des 19. Jahrhunderts für den Innovationssprung zur Mobilität (Vgl. hierzu auch Bottiger / Rabenseifner 2007: 87). Zuvor hatten bereits im 18. Jahrhundert Schnellpostwagen für Beschleunigung und somit Verkürzung von Reise- und Zustellzeiten gesorgt (Vgl. Beyrer 1997: 96ff.). Das Konzept der Eisenbahn begann sich seit den 1840er Jahren durchzusetzen. Zunächst erfolgte der Antrieb der Eisenbahnen über Dampfmaschinen, die im Verlauf des technologischen Fortschritts von Elektro- und Verbrennungsmotoren ersetzt wurden. Einerseits führten diese Neuerungen zu einer weiteren Beschleunigung des Verkehrsmittels, andererseits ermöglichten sie es, mehrere Wagen zu längeren Zügen zusammenzufassen (Vgl. zur Geschichte der Eisenbahn unter anderem Schivelbusch 1993, Beyrer 1997, Gottwaldt 1997 sowie Bottiger / Rabenseifner 2007). Zur Nutzung der Eisenbahn mussten Verkehrswege angelegt werden. Das Streckennetz wurde allmählich erweitert und bald schon begannen Eisenbahnen, Ländergrenzen zu

passieren (Vgl. Gottwaldt 1997: 142). Bahnhöfe wurden Teil dieser neu geschaffenen Infrastruktur (Vgl. ausführlich zu Bahnhöfen Richards / MacKenzie 1986). Lange Zeit waren sie jedoch kein integraler Bestandteil der Stadt. Zunächst vor den Stadtmauern platziert, hatten Bahnhöfe den Ruf des Proletarischen (Vgl. Schivelbusch 1993: 152).

Verband die Eisenbahn Städte und Länder miteinander, sorgten U-Bahnen für eine Vernetzung innerhalb der Städte (Vgl. allgemein zur Geschichte der U-Bahn Schipporeit 1997). Die erste U-Bahn wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die Metropolitan Railway Company, jener Gesellschaft, aus der sich der spätere allgemeine Begriff der großstädtischen Metro ableitet, in London erbaut. Die Schaffung eines U-Bahn Netzwerkes stand in enger Verbindung mit einer zunehmenden Urbanisierung. Das Elend und die Wohnungsnot der arbeitenden Klassen sollte gelindert werden, in dem die U-Bahn eine bessere Verkehrsanbindung zur Peripherie ermöglichte, die dann als Wohngebiet diente (Vgl. Schipporeit 1997: 161). 1863 öffnete in London die Linie von Paddington zur Farringdon Street für das Publikum. Bald drauf reihte sich eine Ringbahn hinzu. Auf London folgte rund drei Jahrzehnte später der Bau der Budapester U-Bahn. Bald darauf begannen weitere Städte mit dem Ausbau eines U-Bahn Netzes.

Bevor die Eisenbahn ihren Eroberungszug antrat, kam der Schifffahrt als Handels- und Wirtschaftsfaktor große Bedeutung zu. Große Städte verfügten daher oftmals über eine Anbindung zum Meer oder waren zumindest über Kanäle mit diesem verbunden. Technische Neuerungen verbesserten auch die Bedingungen der Schifffahrt. So ließ die Dampfmaschine Schiffe unabhängiger von Witterungsbedingungen in See stechen (Vgl. hierzu auch Bottiger / Rabenseifner 2007: 83). Solange es kein schnelleres Transportmittel für die Überquerung der Ozeane gab, nutzten die Personen Schiffe als Verkehrsmittel – eine Bedeutung, die mittlerweile nur noch Fähren haben.

Seit jeher ein Menschheitstraum gewesen, beschäftigten sich Generationen mit der Möglichkeit des Fliegens. Die Experimente reichen von zahlreichen gescheiterten Flügelkonstruktionen über den ersten wiederholbaren Menschenflug in einem selbstkonstruierten Gleitflugapparat von Lilienthal bis hin zu der Entwicklung eines

Motorflugzeugs durch die Gebrüder Wright. Diese nutzten bei ihren Konstruktionen die von Lilienthal herausgefunden Prinzipien. Orville Wright gelang im Jahr 1903 der erste erfolgreich gesteuerte Motorflug (Vgl. hierzu unter anderem Schmitt 1997). Drei Jahrzehnte später folgte der Bau von Düsenflugzeugen mit Strahltriebwerken, wovon letztere noch heute genutzt werden (Vgl. Bottiger / Rabenseifner 2007: 108).

Diese technischen Neuerungen führten zu einer Neuverortung der Beziehung zwischen Natur, Zeit und Raum. Zeiteinheiten ermöglichten das Messen der zurückgelegten Distanzen. Indem das Schienennetz nunmehr auch Ländergrenzen überwand, war es nötig, die unterschiedlichen lokalen Zeitzonen zu strukturieren. Die Einführung einer standardisierten Zeit nach Greenwich vereinheitlichte die Zeitzonen (Vgl. Urry 2007: 97). Damit geht einher, dass auch heute noch an Bahnhöfen, Haltestellen sowie in den Verkehrsmitteln Uhren zu finden sind, die helfen, Aktivitäten zu synchronisieren. Fahrpläne folgten nun nicht mehr den Erschöpfungsrhythmen von Mensch und Zugtier, sondern einem festgelegtem Zeitmaß. Diese neue Form von Fahrplänen, von Urry auch als "in a way *the nineteenth-century innovation*" (2007:98, Hervorhebung im Original) bezeichnet, schaffte eine Verbindung zwischen Zugfahrt, genau messbarer Uhrzeit und allgemein gültigen Fahrplänen mit genauen Abfahrtszeiten. Die Verkehrsmittel ermöglichten es, neue Gebiete in Europa zu erschließen und wurden deshalb auch als produktiv empfunden (Vgl. Schivelbusch 1993: 85). Zudem brachte der technische Fortschritt die Welt scheinbar näher zusammen, indem das Überwinden von größeren Entfernungen in immer kürzerer Zeit möglich wurde. Mit dieser Entwicklung ging der Versuch des Menschen einher, sich von der Natur zu emanzipieren.

Nach Urry ist das 19. Jahrhundert auch als „the century of ‚public mobilization‘ through new times, spaces and sociabilities of public movement“ (2007: 91) zu verstehen. Wie bereits angedeutet, führte das Mobil-Sein neben dem Überwinden von Distanzen auch zu zahlreichen Veränderungen im Alltag, bei der Wahrnehmung des Raums und im Miteinander der Menschen.

Ein neues Reiseerleben

Allen voran die Eisenbahn ermöglichte es einer breiten Gesellschaftsschicht, sich mit gleichbleibender Geschwindigkeit durch den Raum zu bewegen. Die Fahrgäste gewöhnten sich erst allmählich an diese neue Form des Reisens. Gleichzeitig wandelte sich die Wahrnehmung des Raums. Der Fahrgast durchquerte nun nicht mehr die Landschaft, vielmehr begann diese am Reisenden vorbeizuziehen und wurde zum Panorama. Das Entrücken des landschaftlichen Hintergrundes verstärkte sich mit zunehmender Geschwindigkeit des Transportmittels (Vgl. Bollnow 1997: 108). Der Reisende löste sich von der natürlichen Langsamkeit der Reise und der damit einhergehenden Erlebnisqualität und ersetzte diesen „Poesie“-Verlust des Reisens“ durch einen neuen Erfahrungsraum, der zu vielen verschiedenen Eindrücken in kurzer Zeitfolge führte (Beyrer 1997: 99). Das einstige Raum-Zeit-Kontinuum wurde zunehmend als durch die Eisenbahn vernichtet erlebt (Vgl. Schivelbusch 1993: 37). Die bereits erwähnte Normierung von Zeit, die mit dem Mobilisierungsprozess einherging, führte zu einer Entkopplung von anderen Orientierungsrhythmen wie etwa Tag und Nacht und wirkte auf zahlreiche gesellschaftliche Bereiche. Nicht nur, dass die Individuen ein neues Zeitgefühl entwickelten und Pünktlichkeit sich nunmehr präzise definieren ließ. Das Zeitmaß ermöglichte eine exakte Strukturierung von Tagesabläufen, etwa gekennzeichnet durch Arbeits- und Freizeit. Für die Fortbewegung in öffentlichen Transportmitteln bedeutete dies, dass die Fahrgäste, wollten sie befördert werden, pünktlich zu einer vorgegebenen Abfahrtszeit zu erscheinen hatten. Gleichmaßen erhielten sie aber schon vor Reiseantritt Auskunft über die Dauer der Fahrt.

Die Menschen betrachteten die neuen Mobilitätsangebote zunächst skeptisch, bot doch die Angst vor dem Neuen und Unbekannten Raum für Spekulationen. So gab es die Vermutung, die schnelle Fahrt mit der Eisenbahn führte zu schweren körperlichen Schäden (Vgl. Schivelbusch 1993: 55 oder Traeger 2005: 175). Einige Berichte stellten die neuen Reiseformen nahezu als Bedrohung oder Folter dar (Vgl. Schivelbusch 1993: 57). Ebenso wie es bei anderen Formen der Fortbewegung zu Unfällen kam, waren sie auch bei Eisenbahnfahrten nicht auszuschließen. Allerdings war das Ausmaß eines solchen Unfalls nunmehr größer, da einerseits mehr Personen

transportiert wurden und andererseits die Reisegeschwindigkeit höher war als bei anderen Verkehrsmitteln. In diesem Zusammenhang wurde von einer neuen Qualität von Unfällen gesprochen, die sich in ihrer Heftigkeit von anderen, etwa dem Sturz von einem Pferd, unterschieden (Vgl. Schivelbusch 1993: 129). Mit der Zeit legten sich die Vorbehalte gegen die neue Form des Reisens und die Menschen begannen die Veränderungen anzunehmen, wie etwa die Tatsache, dass sie sich für die Dauer der Reise in einen dafür vorgesehenen Raum begaben, den sie – anders als bei der Kutsche, die sich jederzeit stoppen ließ – nicht verlassen konnten.

Verkehrsmittel wie die Eisenbahn brachte eine Vielzahl von Menschen auf einem relativ engen Raum zusammen. Da das Reisen günstiger und populärer wurde, war es nicht mehr nur privilegierten Personen, sondern immer größeren Teilen der Bevölkerung zugänglich, was es zu einer „social innovation“ werden ließ (Urry 2007: 104). Der Vermischung von verschiedenen, zumeist fremden Menschen in einem Transportmittel wurde ein demokratisches Moment zugeschrieben: Das gemeinsame Reisen unterschiedlicher Personen mit ihren je eigenen Charakteren, Verhaltensweisen, Gewohnheiten, Schicksalen und gesellschaftlichen Positionen wurde als größerer Beitrag für die Gleichheit aller gewertet als die übertriebenen Prophezeiungen der Volksredner der Demokratie (Vgl. Schivelbusch 1993: 68). Die Eisenbahn verringerte demnach nicht nur den Abstand zwischen zwei Orten, sondern überwand auch die Distanz zwischen den Menschen. Die territoriale Zusammenfassung der Fahrgäste hat jedoch auch Konsequenzen für bestehende Interaktionsstrukturen (Vgl. hierzu auch Garhammer 2000: 16). Simmel stellt diesbezüglich fest:

Vor der Ausbildung der [...] Eisenbahnen und Straßenbahnen im 19. Jahrhundert waren Menschen überhaupt nicht in der Lage, sich minuten- bis stundenlang gegenseitig anblicken zu können oder zu müssen, ohne miteinander zu sprechen.

Simmel 1992: 727

Schweigen musste als akzeptierte Form der Kommunikation erlernt werden. Es entwickelten sich Formen des gemeinsamen Reisens. Indem sich die Individuen gegenseitig in „höflicher Gleichgültigkeit“ (Goffman 1971: 150) übten und dem

Gegenüber nur so viel an Beachtung schenkten wie nötig, signalisierten sie „Nicht-Aggressivität“ (Goffman 1982: 112). In diese Entwicklung passte sich das Verlangen nach einer geeigneten Reiselektüre ein. Der Lesestoff bot für die Dauer der Fahrt eine geeignete Beschäftigung und ist als Substitut für die Kommunikation zu sehen (Vgl. Schivelbusch 1993: 65). Im Zuge dieser Entwicklung entstanden an Bahnhöfen Buchhandlungen mit Bibliothekscharakter. Der Fahrgast konnte sich gegen eine geringe Gebühr ein Buch für die Reise entleihen, das er am Zielort wieder zurückgab (Vgl. Schivelbusch 1993: 63). Zugleich zeugte der Roman oder Zeitung lesende Passagier von einer Gewöhnung an diese neue Form des Unterwegs-Seins. Die Reise ist für ihn nicht mehr „ein das gesamte Sensorium erregendes Raum-Zeit-Abenteuer“ und die Aufmerksamkeit von der permanenten Möglichkeit eines Zwischenfalls abgezogen (Schivelbusch 1993: 147). Allerdings war bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Reiseliteratur ausschließlich eine Beschäftigung der bürgerlichen Gesellschaft. Untere Schichten konnten sich die Reiselektüre weder leisten, noch hatten sie ein ausgeprägtes Bedürfnis nach einer solchen. In den Waggonen der unteren Klassen herrschte folglich nach wie vor rege Kommunikation. Die beschriebene Zusammenführung unterschiedlicher Personen fand ihre Begrenzung durch eine Einteilung in verschiedene Klassen. Außerhalb Europas existierten weitere Unterteilungen, etwa in Geschlecht und Rasse. Das Zugticket war folglich mehr als nur ein Fahrausweis, sondern auch eine „indication of social standing“ (Richards / MacKenzie 1986: 137). Zuweilen gab es bis zu vier unterschiedliche Wagenklassen mit einer mehr oder weniger gehobenen Ausstattung. Die Nürnberg – Fürther Eisenbahn etwa verfügte über drei Wagenklassen: gepolsterte Sitze in der Ersten, Holzbänken in der Zweiten und ohne Dach die Dritte (Vgl. Gottwaldt 1997: 140).

Insgesamt ist anzumerken, dass zwar verschiedene Gesellschaftsschichten in einem Transportmittel bewegt wurden, ihre individuellen Reisesituationen sich jedoch voneinander unterschieden. Zudem sind Personen unterer Gesellschaftssichten erst durch die Eisenbahn mit dem Reisen in Kontakt gekommen, sodass sie keine Erinnerungen und Erfahrungen aus anderen Reiseerlebnissen in diese neue Situationen einbrachten, was zu unterschiedlichen Interaktionsstrukturen führte. Es gab jedoch für alle Fahrgäste neue Situationen. Bereits mit Beginn der Fortbewegung

in öffentlichen Verkehrsmitteln wurde die Gefahr, die von anderen Mitreisenden ausgehen kann, erkannt beziehungsweise erlebt. Im Schutz des Reiselärms und besonders bei abgetrennten Abteilen, die nur bei stehendem Zug von außen zugänglich waren, kam es immer wieder zu Diebstählen und Morden (Vgl. Schivelbusch 1993: 76f.). Hatte der Reisende kein eigenes Abteil und somit für die Reise ein ihm zugesprochenes Terrain, erforderten die Großraumwaggons das Verhältnis zwischen unvermeidbarer Nähe und gewünschter Distanz auszuloten.

2.2 Mobil-Sein heute

Die technischen Entwicklungen der letzten Jahrhunderte legten den Grundstein für die heutige Mobilität. Die Gesellschaft wurde in „ihrem Bewusstsein mobiler“ (Böttiger / Rabenseifner 2007: 92). Verkehrsmittel wie Eisenbahn, U-Bahn, Bus, Flugzeug und Auto lassen sich als Folge und Ergebnis des menschlichen Bedürfnisses nach Freiheit und Bewegung verstehen (Vgl. hierzu auch Lenz / Legat 1997: 301). Zudem führte die einsetzende Entfaltung der Kommunikationstechniken zu neuen Mobilitätsformen. In der Folge entwickelte sich das Individuum immer mehr zu einem mobilen Wesen. Dementsprechend ist die zunehmende Bedeutung von Mobilität als ein gesellschaftlicher Entwicklungsprozess zu denken, der durch unterschiedliche technologische Entwicklungen getragen wird.

Heutzutage werden bestimmte regelmäßige Mobilitätsprozesse geradezu erwartet und „unser routiniertes Alltagsleben würde zusammenbrechen, wenn diese alltäglich wiederkehrenden miteinander verwobenen Bewegungen der Mitglieder einer Gesellschaft ausblieben“ (Franz 1984: 16). Mobilität wird somit zu einem Kennzeichen des Alltags:

Mobil zu sein, gilt als menschliches Grundbedürfnis, das über den Wunsch nach Bewegung hinausgeht. Mobilität bedeutet Unabhängigkeit und Individualität. Andererseits ist Mobilität auch Voraussetzung dafür, dass man an einer größer gewordenen Gemeinschaft und Gesellschaft teilhaben kann; sie bedingt die

Erfahrung des gesellschaftlichen Miteinander. Wer nicht mobil ist, bleibt in seinen Einfluss- und Handlungsmöglichkeiten beschränkt.

Böttiger/Rabenseifner 2007: 42

Damit ist sie ein „way of being in the world“ (Cresswell 2006: 3). Der mobile Mensch entwickelt ein neues Lebensgefühl (Vgl. Urry 2000b: 57). Es zeigt sich, dass Mobilität einerseits als Individualkategorie zu denken ist, und zwar dann, wenn das Verhalten Einzelner im Zentrum steht oder als Systemkategorie, um einen Gesellschaftszustand zu beschreiben (Vgl. Mackensen 1975: 7). Bei Letzterem ist auch der jeweilige Sinnrahmen einer Kultur von Bedeutung (Vgl. auch Schmitz 2005: 3).

Die außerordentliche Bedeutung, die Mobilität heute – sowohl auf gesellschaftlicher als auch auf individueller Ebene – besitzt, spiegelt sich beispielsweise in einem dichten Netz aus Straßen, Schienen und Luftwegen, das wichtige Punkte miteinander verbindet, in der Aufteilung von Stadträumen in Arbeits-, Wohn- und Erlebnisräume sowie dem aktuellen Stand des technischen Fortschritts wider. Mehr noch, die Entwicklung der Kommunikationstechnik sowie der Mobilitätstechnik strebt immer mobilere, flexiblere und weitreichendere Lösungen an. Indem Mobilität ein elementarer Bestandteil für die Strukturierung des Alltags ist, wird sie gleichzeitig das Tor für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben (Vgl. hierzu auch Tully / Baier 2006: 75). Es bedarf eines individuell hohen Mobilitätsaufkommens, um die räumlich getrennten Sphären wie Arbeitsplatz, Freizeit- und Bildungsangebote und Einkaufsstätten zusammenzuführen. Die Bewegungs- und Aktivitätsmuster, die damit entstehen, weisen einen Geschlechtsunterschied auf. Für die Wegketten von Frauen sind häufigere Unterbrechungen und Umwege (z.B. eigene Wohnung – Kindertagesstätte – Arbeit – Supermarkt – Kindertagesstätte – eigene Wohnung) charakteristisch, wohingegen Männer oftmals längere, aber quantitativ weniger Wege (zum Beispiel eigene Wohnung – Arbeit – eigene Wohnung) absolvieren (Krause 1999: 72). Im Mobilitätsverhalten zeigen sich Momente der Rollenverteilung und alltäglicher Aufgabenbewältigung.

Immobilität hingegen ist negativ bewertet, es sei denn es liegen bestimmte Gründe (etwa Krankheit) vor, die ein Individuum am Mobil-Sein hindern. Indem Mobilität den Zugang zu gesellschaftlich wertvoll erachteten Gütern sicherstellt oder durch bauliche Veränderungen, das Individuum sich nicht aktiv für oder gegen das Mobil-Sein entscheidet, kann es auch als Zwang empfunden werden, der jedoch eine notwendige Voraussetzung etwa für die Sicherung des Arbeitsplatzes darstellt (Vgl. zum Aspekt des Mobilitätszwangs auch Rosenbaum 2007: 552). Dem gegenüber kann eine Person, die sich aufgrund körperlicher Gebrechen nicht mehr uneingeschränkt von einem Ort zum anderen bewegen kann, einen ausgesprochenen Mobilitätswunsch aufweisen. Die Lebenssituation und die sich daraus ergebenden Alltagsanforderungen haben einen bedeutenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die -erfordernisse der Individuen (Vgl. hierzu auch Krause 1999: 65).

Aufgrund der hohen Mobilität der Gesellschaft verwundert es nicht, dass außer im Bereich der Schifffahrt alle Formen der Fortbewegung (zum Beispiel Fahrten mit dem PKW, per Flugzeug, der Metro oder der Straßenbahn) zwischen den Jahren 1995 und 2006 innerhalb der gesamten Europäischen Union kontinuierlich an Bedeutung gewonnen haben (Vgl. Eurostat 2009: 108). Auch wenn der motorisierte Individualverkehr weit vor der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel rangiert, verzeichnet auch diese Form der Fortbewegung steigende Passagierzahlen (Vgl. hierzu etwa Statistisches Bundesamt o. J.). Das Auto ist immer noch der größte Konkurrent öffentlicher Verkehrsmittel (Vgl. zur Geschichte des Automobils etwa Bottiger / Rabenseifner 2007: 98-104). Hierfür lassen sich unterschiedliche Gründe anführen. Zum einen können Besitzer eines PKW entkoppelt von festgelegten Zeitstrukturen das Vehikel nutzen. Zum anderen bietet das Auto einen privaten Raum, der nur dem Besitzer des Schlüssels zugänglich ist. Zudem scheint Autofahren auch Teil eines „gewissen Lebensstils“ zu sein, was erklärt, dass selbst im Stadtkern wohnende Personen nicht zwangsläufig öffentliche Verkehrsmittel präferieren (Bottiger / Rabenseifner 2007: 102f.). Öffentliche Verkehrsmittel – wie im Namen schon enthalten – hingegen sind einer größeren Bevölkerungsgruppe zugänglich. Indem die schützende Hülle des Autos entfällt, sieht sich der Einzelne dazu veranlasst, für die Dauer der Fahrt Arrangement mit unbekannten Personen zu finden.

Wie bereits vermerkt, betrifft Mobilität in ihren verschiedenen Ausprägungen nicht nur den Alltag einzelner Individuen, sondern tangiert gleichermaßen zahlreiche gesellschaftliche Teilbereiche wie etwa die Wirtschaft oder die Politik. Die heutigen Mobilitätsbedürfnisse stellen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Zahlreiche Arbeitsplätze in verschiedenen Branchen wie beispielsweise im Straßenbau oder in der Kraftfahrzeug- oder Luftfahrzeugindustrie zeugen davon. Zudem veränderte sich mit dem zunehmenden Mobilitätsaufkommen auch die Stadtstruktur. Eingedenk eines dichten Straßen- und Schienennetzes expandierten die Städte, was etwa auch dazu führte, dass große Warenhäuser, ohne das Kaufhaus im Zentrum zu verdrängen, aus der Stadt hinaus in einst abgelegene Gebiete wanderten. Bahnhöfe hingegen sind im Gegensatz zu früheren Zeiten stärker in die Stadt integriert. Es wandelte sich ferner die Ausgestaltung der Bahnhöfe. Ebenso wie Flughäfen bieten nunmehr auch Bahnhöfe zunehmend auch Flächen für kommerzielle Zwecke. Mittlerweile wurden in einigen Bahnhöfen und Flughäfen Einkaufsgalerien integriert. Zudem gibt es zahlreiche Produkte und Angebote mit denen die Anbieter auf die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Kunden reagieren. Eine Entwicklung der letzten Jahre etwa ist es, fast jedes Lebensmittel auch in einer „To-Go“-Variante anzubieten. Derartige Veränderungen, so ist zu vermuten, wirken sich überdies grundlegend auf die Kulturpraktiken Trinken und Essen aus.

Für die Politik ist der Aspekt der Mobilität in seinen verschiedenen Ausprägungen ebenfalls von Bedeutung. Das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beschäftigt sich direkt oder indirekt mit Mobilität. Mit den Auswirkungen besonders der physischen Mobilität sieht sich das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit konfrontiert. Die durch die Mobilität verursachten Belastungen für die Umwelt lassen Forderungen nach Konzepten für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung laut werden (Vgl. hierzu als Überblickswerk Schöller / Canzler / Knie (2007)). Neben den Auswirkungen auf die Umwelt lassen sich weitere negative Aspekte der Mobilität ausmachen. Das große Mobilitätsaufkommen beherbergt beispielsweise das Risiko, dass sich Krankheiten wesentlich schneller verbreiten können (Vgl. Urry 2000b: 173f.). Zudem sind Störungen bei Reisen ungeachtet der Tatsache, dass es immer komfortabler, schneller und sicherer wird, nicht auszuschließen (Vgl. Lenz / Legat 1997: 301). Zudem gibt es einige Ereignisse –

besonders in der Luftfahrt – bei denen der Mensch seine Einzigartigkeit als denkendes und situativ handlungsfähiges Individuum beweist und somit trotz allen technischen Voranschreitens seine Unverzichtbarkeit demonstriert. Hierbei sei etwa an die Notlandung eines Airbus 320 durch den Piloten Chesley Sullenberger auf dem Hudson River in New York im Januar 2009 erinnert². Neben Unfällen, die auf technisches oder menschliches Versagen zurückzuführen ist, stellt die Nutzung von Verkehrsmitteln als Terrorinstrument seit Beginn dieses Jahrhunderts ein bis dahin noch nicht gekanntes Risikopotenzial dar. Seitdem das Terrornetz Al Qaida am 11. September 2001 zwei Passagierflugzeuge in das World Trade Center in New York und eines in das Pentagon in Arlington steuerte, stellen die als Waffe missbrauchten Verkehrsmittel nicht nur in Krisengebieten eine Gefahr für die Menschen dar.

Trotz der existierenden Gefahren ist das heutige Leben durch ein hohes Mobilitätsaufkommen charakterisiert und Mobil-Sein zu können ist mehr denn je von Bedeutung, nicht nur, um dem Wunsch nach Freiheit und Bewegung zu entsprechen, sondern auch um alltäglichen Anforderungen wie die Fahrt zur Arbeit nachkommen zu können. Das Ende dieses Mobilisierungsprozesses und des damit verbundenen technischen Voranschreitens scheint aber noch nicht erreicht. Der Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Personenverkehr und die Entwicklung entsprechender Züge wie den ICE T Serie in Deutschland oder den Talgo in Spanien sind ein Beispiel (Vgl. auch zu den damit einhergehenden Problemen Bottiger / Rabenseifner 2007: 97). Diese Beschleunigung führt zu noch kürzeren Reisezeiten. Kritisch ist hierbei anzumerken, dass es Hochgeschwindigkeitszüge mittlerweile ermöglichen, große Städte schnell und bequem zu erreichen, dies aber zu Lasten der Engmaschigkeit des Eisenbahnnetzes geht. Gleichwohl hat die geschaffene Infrastruktur zu einer kontinuierlichen Erweiterung des Raumes beigetragen. Wie gezeigt, öffneten Kutschen, dann Eisenbahnen den Menschen die Tür zu anderen Umgebungen, bald schon legten Flugzeuge in wenigen Stunden mehrere Tausend

² Zudem lässt sich an diesem Beispiel die zunehmende Mediatisierung aufzeigen. In den 80er Jahren hätten die Menschen sehr wahrscheinlich durch die Berichterstattung im Radio oder Fernsehen von der Notwasserung erfahren. Am Schnellsten verbreitete sich die Nachricht vom Flugzeug im Hudson River in einer „Art SMS an die Welt“ über den Kurznachrichtendienst Twitter (Patalong 2009). Selbstverständlich berichteten auch das Radio und Fernsehen sowie die Presse über das Ereignis. Was sich hier jedoch zeigt, ist eine Funktionsverschiebung der Medien.

Kilometer zurück. Was es bedeutet von gewohnten Mobilitätsstandards abweichen zu müssen, zeigte eine Aschewolke des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull, die den Flugverkehr über Europa stoppte. Die Auswirkungen waren enorm. Nicht nur, dass tausende Fluggäste zur Immobilität und somit zum Verharren gezwungen waren, schnell reichten die Konsequenzen in weite Gesellschaftsteile. Touristen blieben aus, Einzelteile von Autos fehlten und die Deutsche Post räumte Verzögerungen bei der Zustellung ein (Vgl. hierzu auch Fromm 2010, Dohmen 2010). Dieses rezeptive Experiment, zu dem die Natur verhalf, führte die Bedeutung der Mobilität für die Gesellschaft und für den Einzelnen vor Augen. Mobil-Sein ist integraler Alltagsbestandteil der Menschen, deren privates Leben „through a public circulation mobilization across society“ miteinander verbunden wird (Urry 2007: 92).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass neben dem individuellen Personenverkehr heutzutage ein ausdifferenziertes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln existiert, das unterschiedliche Reiseformen und Reichweiten ermöglichen. Physisch-räumliche Mobilität in all ihren Ausprägungen ist nunmehr „zentraler, konstitutiver Bestandteil der Struktur moderner Gesellschaften“ (Rosenbaum 2007: 551). Diese Entwicklung führte zu Veränderungen der (Lebens-)räume. Wartebereiche wurden zunehmend ausgestaltet und die Verkehrsmittel sowohl in der Inneneinrichtung als auch im technischen Bereich kontinuierlich weiterentwickelt. Die Struktur der Städte wandelte sich eingedenk weitreichender Verkehrsnetze ebenfalls. Zwischen den Veränderungen im urbanen Raum und den Formen physischer Mobilität sind Wechselbeziehungen erkennbar.

Hinsichtlich der Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln ist zu konstatieren, dass sie Personen zusammenführen. Entsprechende Arrangements sorgen für einen konfliktfreien Situationsverlauf. Die Kommunikation findet hierbei auf unterschiedliche Weise statt. Da die Fahrt eine Phase des Wartens ist, in der das Individuum bewegt wird, eignet sie sich zudem gut, um mit anderen Aktivitäten, insbesondere medialen Angeboten, ausgestaltet zu werden.

Die unterschiedlichen Facetten von Kommunikation, kommunikativem Handeln und Medien genauer zu beleuchten, ist das Anliegen des nachfolgenden Kapitels.

3. Interpersonale und mediatisierte Kommunikation

Erst durch die Fähigkeit der Individuen in Kommunikation miteinander treten zu können, schaffen sie die Voraussetzung, kommunikative Prozesse auch mediatisiert stattfinden zu lassen. Den Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit bildet daher die interpersonale Kommunikation. Medien eröffnen neue Kommunikations- und Informationsmöglichkeiten, was dann wiederum auf bisherige Kommunikationsformen zurückwirkt. Einsatz finden Medien entsprechend ihrer Anwendungsmöglichkeiten in verschiedenen alltäglichen Kontexten. Momentan ist mit Blick auf die technologischen Entwicklungen ein noch nicht abgeschlossener Wandel zu beobachten. Dieser wirkt sich auf bisherige kommunikative Praktiken, aber auch den Alltag der Menschen an sich aus. In den heutigen Alltag der Menschen sind bereits unterschiedliche mediale Kommunikationsformen fest eingeschrieben, so dass eine Beschreibung von Kommunikation immer unvollständig bliebe, würden diese nicht mitgedacht. Von besonderen Interesse ist hierbei wie Medien ihrem Platz im Gesamtgefüge der kommunikativen Praktiken und Alltagshandlungen finden. Situative Aspekte sind hierfür von zentraler Bedeutung, wenn eine kontextsensitive Einordnung von Medienhandeln erfolgen soll.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, sich diesem Aushandlungsprozess in einer konkreten Situation auf der Mikroebene zu nähern, ohne sich dabei ausschließlich auf das Medienhandeln zu beschränken und folglich den Blick auch für Formen der interpersonalen Kommunikation zu weiten. Das folgende Kapitel schafft hierfür die theoretische Grundlage. Zunächst wird die Kommunikation zwischen anwesenden Personen beleuchtet. Daran schließt sich eine Darstellung der derzeit zu beobachtenden Mediatisierungsphänomene an. Anhand des Mobiltelefons werden exemplarisch die durch Medien ausgelösten Veränderungen kommunikativer Praktiken im öffentlichen Raum aufgezeigt.

3.1 Interaktion und Kommunikation zwischen Anwesenden

Den Ausgangspunkt für die in der vorliegenden Arbeit untersuchten kommunikativen und medialen Handlungen in öffentlichen Verkehrsmitteln bildet die Beschäftigung mit dem Begriff der Kommunikation, den verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten von Kommunikation und ihre Bedeutung für das Individuum und die Gesellschaft. Die Argumentation orientiert sich hierbei an der Tradition des Symbolischen Interaktionismus (Vgl. etwa Mead 1995, Blumer 1986, Charon 2004) und den Arbeiten von Goffman (1971, 1978, 1982). Der Symbolische Interaktionismus verortet das Individuum in einer fraglos gegebenen Wirklichkeit. Diese gehört zu seiner Lebenswelt, in der es Dingen durch die Kommunikation mit Anderen Bedeutung zuschreibt und somit seine Lebenswelt und letztlich auch sich selbst bestätigt und immer wieder neu schafft. Auf dieser Grundlage schließt sich unter zu Hilfenahme der theoretischen Überlegungen von Goffman eine detaillierte Analyse von alltäglichen Interaktionssituationen und –ordnung an.

3.1.1 Über das Verständnis von Kommunikation in der Tradition des Symbolischen Interaktionismus

Mead (1995) betont die Wichtigkeit von kommunikativen Prozessen für unser Zusammenleben und untersucht die Dialektik zwischen Individuum und Gesellschaft. Dabei wird der Mensch in einer kommunikativ konstruierten symbolischen Welt verortet. Sein Handeln ist zumeist nicht automatisch oder reaktiv, sondern orientiert sich an den Bedeutungen, die ein Symbol, eine Geste oder allgemein ein Zeichen für ihn haben (Vgl. auch Krotz 2007: 52). Mead unterscheidet zwischen Zeichen, Gesten und Symbolen. Zeichen werden als Reize verstanden, die instinktive Reaktionen auslösen – etwa das Zusammenzucken bei einem lauten Knall. Die Funktion der Geste besteht darin, eine Bedeutung zu übermitteln und somit eine Reaktion des Gegenübers auszulösen. Dessen Reaktion wiederum beeinflusst die weiteren Handlungsschritte des Anderen. Gesten sichern somit Kommunikation, indem sie passende Reaktionen auslösen. Als Beispiel hierfür führt Mead immer wieder den Kampf zwischen zwei Hunden an. Ein Hund greift an, der

andere weicht aus, er reagiert folglich angemessen. Diese Reaktion wiederum hat Einfluss auf das Verhalten des ersten Hundes. Das gegenseitige Anzeigen von Droh- und Unterwerfungsgesten lässt sich als Kommunikation zwischen den Hunden begreifen. Allerdings sind sie sich der Bedeutung ihrer Gesten nicht bewusst. Diese Tatsache unterscheidet einen Hundekampf etwa von einem Boxkampf. Auch hier müssen die Boxer im Kampf schlichtweg auf die Handlungen des Anderen reagieren. Allerdings besitzt der Boxer auch die Möglichkeit, die Reaktion auf eine Geste zu verzögern, indem er sich zunächst um den Gegner herumbewegt, ohne ihn anzugreifen, und sich in dieser Zeit die hinter der Geste stehende Idee bewusst macht, sie also im Prozess des Denkens interpretiert und entsprechend handelt. (Vgl. Mead 1995: 81ff.) Symbole helfen dem Individuum, die gegebenen Merkmale in einer Situation zu erfassen, sie in Beziehung zum Objekt zu setzen und folglich die Reaktion auf das Objekt und nicht auf die Merkmale auszurichten. Das Individuum isoliert die bestimmten Merkmale von seiner unmittelbaren Umwelt und behält nur die reine Beziehung zu dem Objekt, auf die es letztendlich reagiert. Die Beziehung der Merkmale zu einem Objekt ist jedoch für das Handeln in einer konkreten Situation von Bedeutung. Symbole verweisen folglich über konkrete Situationen hinaus. Löst ein Symbol oder eine symbolische Geste bei anderen Individuen die gleiche Vorstellung über die dahinterliegende Bedeutung aus, dann spricht Mead von signifikanten Symbolen. Die „signifikante Kommunikation durch Gesten“ sieht Mead als einen effektiven „Mechanismus der gegenseitigen Anpassung innerhalb einer gesellschaftlichen Handlung“ (Mead 1995: 85f.). Zusammenfassend ist zu konstatieren:

Zeichen und Symbole sind dementsprechend Träger und Indikatoren für Bedeutung, aber ohne diese Bedeutung haben sie keinen Sinn, existieren also als Zeichen und Symbole, die immer verweisen, nicht. Die Bedeutung eines Gegenstandes ist dabei durch das bestimmt, was man mit diesem Gegenstand machen kann, und damit einerseits kulturell vermittelt und übersituativ – Mead nennt Zeichen, die eine solche überindividuelle Bedeutung haben, signifikante Symbole. Andererseits entstehen alle Bedeutungen in konkreten Situationen und Handlungskontexten.

Krotz 2007: 70

Der Aspekt der Bedeutungszuweisung in der Kommunikation bildet den Mittelpunkt der Argumentation von Blumer (1973: 83). Wie bereits erwähnt, orientieren Individuen ihr Handeln in der Interaktion am Anderen, zeigen sich gegenseitig die Bedeutung eines Gegenstandes an und prüfen, bestätigen oder revidieren diese in der Kommunikation miteinander. Bedeutungen sind folglich aus dem interaktiven Prozess der Individuen hervorgebrachte soziale Produkte. Blumer formulierte für den Entstehungs- und Variationsprozess von Bedeutungen folgende für den Symbolischen Interaktionismus grundlegenden drei Prämissen:

- [...] human beings act toward things on the basis of the meaning of such things [...],
- the meaning of a thing for a person grows out of the ways in which other persons act toward the person with regard to the thing [...],
- the use of meanings by a person in his action involves an interpretative process.

Blumer 1986: 3ff.

Bedeutungen gehen mit einer spezifischen Wahrnehmungs- und Umgangsweise mit Objekten einher. Die Bedeutung eines Gegenstandes entsteht nicht einfach in der Interaktion, sondern indem das Individuum dem Gegenstand gegenüber entsprechend seiner Bedeutung handelt. Die Sprache ist hierfür das wichtigste Verständigungsmittel. Sie dient der alltäglichen Konstruktion von Wirklichkeit und vermittelt gleichermaßen zwischen der Wirklichkeit des Alltags und anderen Ebenen der Realität (Vgl. Luckmann 1972: 222). Sie „*erwächst aus den Praktiken der Menschen*“ (Krotz 2007: 54f., Hervorhebung im Original), ist das „Koordinatensystem meines Lebens in der Gesellschaft“ (Berger / Luckmann 2007: 22) und bildet somit die „Infra-Struktur von praktisch allen Handlungen, die komplexer Natur oder über längere Zeitspannen hin angelegt sind“ (Luckmann 1972: 235). Fähig zu symbolisch vermittelter Kommunikation, leben Menschen folglich in einer Welt aus gedeuteten Symbolen. Allein die Tatsache, dass dem Individuum Symbole für die Kommunikation zur Verfügung stehen, garantiert jedoch noch keinen Austausch. Mead spricht in diesem Zusammenhang von „gemeinsamen

Ideen“, die notwendig für die Kommunikation sind und das Gespräch zu einer „kooperativen Tätigkeit“ machen (Mead 1995: 306).

Die Basis jedweder Kommunikation ist die direkte interpersonale Kommunikation. Das face-to-face-Gespräch ist der Prototyp aller gesellschaftlichen Interaktion. Alle anderen Interaktionsvariationen leiten sich von dieser grundlegenden Form der Kommunikation ab (Vgl. Berger / Luckmann 2007: 31). Mit der Sprache als höchstentwickelter Form von Kommunikation steht den Menschen ein Zeichensystem für den Austausch zur Verfügung und erlaubt es, Denken als Prozess zu begreifen, der durch Kommunikation mit Hilfe signifikanter Symbole, das heißt sozialem Handeln, entsteht. Sprache ermöglicht zudem das Speichern von Wissen und stellt den Menschen ein Ausdrucksmittel für die Reflektion von Erfahrenem an die Seite. Sprache, Denken und Wissen bedingen demnach einander (Vgl. Mead 1995: 183). In der Kommunikation handelt das Individuum sowohl seine Identität als auch seine Beziehungen zu anderen aus und konstruiert seinen Alltag, seine Gesellschaft sowie seine Kultur (Vgl. Mead 1995: 299, Krotz 2007: 68). Der Mensch erlangt im kommunikativen Austausch ein Bewusstsein über sich selbst und auch über den Anderen – eine Tatsache, die „für seine eigene Entwicklung und für die der organisierten Gesellschaft oder gesellschaftlichen Gruppe, zu der er gehört, gleichermaßen wichtig“ ist (Mead 1995: 299). Dieser Aushandlungsprozess findet zum einen im Dialog mit Anderen, zum anderen aber auch im Austausch des Individuums mit sich selbst statt und kann unterschiedliche kommunikative Formen aufweisen. Eine Variante wären medial vermittelte Arrangements, die weiter unten behandelt werden.

Wie bereits erwähnt, orientieren sich Individuen in der Interaktion am Anderen, anders ausgedrückt, sie antizipieren die Erwartungen und Reaktionen des Gegenübers, indem sie die Rolle des Anderen einnehmen. Durch diese ständige Reziprozität in der Interaktion findet eine Verschränkung der Haltungen und Perspektiven der an der Handlung beteiligten Personen statt (Vgl. Abels 2007: 23). Die Rolle des Anderen zu übernehmen befähigt das Individuum dazu, in der Interaktion verstanden zu werden und andere zu verstehen. Gleichzeitig findet im Dialog mit sich selbst ein Abgleich zwischen der Perspektive der Anderen und der

eigenen Perspektive statt. Dieser Prozess ist für die Bildung der Identität und die Wahrnehmung der eigenen Persönlichkeit sowie für das Agieren in sozialen Situationen von Bedeutung (Vgl. hierzu auch Charon 2004: 108ff.). Die Fähigkeit die Welt mit den Augen des Anderen zu sehen, ist Teil des Sozialisationsprozesses und entwickelt sich in verschiedenen Phasen (Vgl. Mead 1995: 177ff. sowie Charon 2004: 73ff.). Zunächst imitiert das Kind in der ‚preparatory stage‘ Andere und beginnt sich durch diese Form der Abgrenzung zwischen Person und Imitation seines Selbst bewusst zu werden. Während der ‚play stage‘ versetzt sich das Kind in die Rolle eines signifikanten Anderen, ist dann in dieser Zeit auch der Andere und mimit ihn nicht nur. Das Kind beschäftigt sich im Dialog mit der eigenen Rolle und mit der des Anderen. Im Spiel tritt es sich selbst gegenüber, was „the real beginning of the self as social object“ markiert (Charon 2004: 75). Während im ‚play‘ die Orientierung an bekannten, vertrauten Personen erfolgt, dient die folgende Phase des ‚game‘ dazu, die Bedeutung von organisierten Rollen kennenzulernen. Das ‚game‘ fordert vom Individuum die Perspektiven von verschiedenen Anderen gleichzeitig einzunehmen. Hierbei werden die „signifikanten Anderen“ zu einem „generalisierten Anderen“, zu einer organisierten Gemeinschaft zusammengeführt. Mead illustriert diesen Prozess anhand des Spiels Baseball. Jede Handlung des Spielers orientiert sich an erwarteten Handlungen der anderen Spieler:

Sein Tun und Lassen wird durch den Umstand kontrolliert, daß er gleichzeitig auch jedes andere Mitglied dieser Mannschaft ist, zumindest insoweit, als diese Haltungen seine eigenen spezifischen Haltungen beeinflussen. Wir stoßen damit auf ein »anderes«, das eine Organisation der Haltungen all jener Personen ist, die in den gleichen Prozeß eingeschaltet sind. Die organisierte Gemeinschaft oder gesellschaftliche Gruppe, die dem Einzelnen seine einheitliche Identität gibt, kann »der (das) verallgemeinerte Andere« genannt werden. Die Haltung dieses verallgemeinerten Anderen ist die der ganzen Gemeinschaft.

Mead 1995: 196

Die Fähigkeit zur Rollenübernahme ermöglicht es dem Individuum, Erwartungen der Anderen zu antizipieren und gesellschaftliche Regeln kennenzulernen. Dieses Wissen wiederum schafft die notwendige Voraussetzung für das Handeln in sozialen Situationen. Mit der Rollenübernahme kann sich das Individuum die Reaktionen

anderer bewusst machen, was es ihm wiederum ermöglicht, das eigene Selbst zum Objekt zu machen und auf sich selbst zu verweisen. Shibutani (1995) beschreibt mit der „reference group“ eine vierte Stufe der Rollenübernahme im Rahmen des Sozialisationsprozesses. Da das Individuum der modernen Gesellschaft mit unterschiedlichen Gruppen interagiert, übernimmt es in diesen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen die Perspektive der Anderen und bildet für diese unterschiedliche generalisierte Andere heraus. Damit ist die Grundlage geschaffen, eine Identität herauszubilden, die dem Selbst für das Handeln in der jeweiligen Gruppe entsprechende Vorlagen zu Verfügung stellt. Das Selbst ist ein „reflektiert-reflektierendes Gebilde, das die Einstellungen, die Andere ihm gegenüber haben und gehabt haben, spiegelt“ (Berger / Luckmann 2007: 142). Folglich wird der Mensch das, was seine „signifikanten Anderen in ihn hineingelegt haben“ (Berger / Luckmann 2007: 142). Der Prozess der Sozialisation ist geprägt von der Dialektik zwischen Identifizierung durch Andere und Selbstidentifikation. Diejenigen Personen, mit denen das Kind und später der Jugendliche in Kontakt stehen, haben folglich bedeutenden Einfluss auf seine Identität und die erfahrenen Wirklichkeitsbereiche:

Immer ist mehr objektive Wirklichkeit „erreichbar“, als tatsächlich von irgendeinem individuellen Bewußtsein internalisiert wird, und zwar einfach deshalb, weil die Inhalte der Sozialisation durch die gesellschaftliche Zuteilung von Wissen bestimmt sind.

Berger / Luckmann 2007: 144

Gleichwohl ist das Selbst keine starre Konstruktion, die einmal gebildet, immer Bestand hat, sondern es kann sich auch eingedenk neuer Erfahrungen verändern. Die Identität des Individuums formt sich in einem Balanceakt, da das Individuum auf der einen Seite nach Selbstdarstellung strebt und sich andererseits mit den sozialen Erwartungen konfrontiert sieht, bei denen ihm bewusst ist, nicht allen gerecht werden zu können. Im Kommunikationsprozess drückt sich dies so aus, dass das Individuum seine Ich-Identität zu erkennen geben muss, um sich gegen Nicht-Identität zu behaupten, die sein Mitwirken an der Kommunikation gefährden würde. Nicht-Identität wäre gegeben, wenn das Individuum die Balance verliert, indem es

entweder in den Erwartungen der Anderen voll aufgeht oder sie komplett zurückweist (Vgl. Krappmann 2005: 79f.). Hierbei bietet die Rollenübernahme Orientierung. Indem das Individuum sich in die Rolle des Anderen versetzt und somit die Erwartungen, die Andere an ihn stellen, antizipiert, ist es ihm möglich, über die jeweiligen Facetten des Selbst, die für den konkreten Kontakt von Belang sind, zu entscheiden³. Das Individuum präsentiert sich in einer Begegnung nicht mit all seinen es auszeichnenden Eigenschaften. Als Träger einer oder mehrerer Rollen nimmt der Einzelne Anteil an einer gesellschaftlichen Welt, die für ihn subjektiv eben dadurch erfahrbar wird, dass er durch Rollen individuelle Erfahrungen und gesellschaftliche Ansprüche verbinden kann (Vgl. Berger / Luckmann 2007: 78). Rollen werden bestimmte Eigenschaften zugeschrieben und sie gehen mit bestimmten Regeln einher. Damit sind Rollenerwartungen verbunden, und eben diese sind es, die vom Individuum eine Leistung verlangen, und zwar, ihnen zu entsprechen, dann aber Begegnungen Stabilität verleihen können. Strauss verweist zudem auf die Beziehungen zwischen den Rollen, indem er anmerkt, dass keine Rolle für sich allein steht, sondern immer auch in Beziehung zu anderen. Lernt ein Individuum eine Rolle und die damit einhergehenden Erwartungen, erfährt es automatisch auch etwas über die „Spielregeln“ anderer Rollen (Vgl. Strauss 1972: 238).

Neben den eben erwähnten Regeln, die an bestimmte Rollen geknüpft sind, gibt es weitere Formen von Regeln, etwa solche, die Situationen zu Grunde liegen. Sie stellen Orientierungspunkte für das Handeln dar und schaffen somit ein Fundament für Interaktionen. Zugleich ist es so, dass sie sich erst im Austausch miteinander herausbilden:

³ Bereits Mead verweist auf den Aushandlungsprozess zwischen gesellschaftlicher Anerkennung und persönlicher Entwicklung. Er betont dabei die Einzigartigkeit des Individuums (Mead 1995: 374), die im Dialog, bei dem „der Einzelne nicht nur das Recht, sondern sogar die Pflicht hat, zur Gemeinschaft zu sprechen“ dazu beitragen kann, „Veränderungen herbeizuführen“ (Mead 1995: 211). Jede Person kann in ihrer Einzigartigkeit durch das Moment der Kreativität, das dieser innewohnt, im Zusammenspiel der Individuen einen wertvollen Beitrag für die Gestaltung gesellschaftlicher Prozesse leisten.

Es ist der soziale Prozess des Zusammenlebens, der die Regeln schafft und aufrechterhält, und es sind nicht umgekehrt die Regeln, die das Zusammenleben schaffen und erhalten.

Blumer 1973: 99

Eine solche Perspektive löst sich davon, die Gesellschaft als eine Form fester Lebensordnung zu sehen, die auf der Befolgung eines Regelkatalogs beruht, das den Individuen genau vorschreibt wie sie sich in der jeweiligen Situation zu verhalten haben. Die Tradition des Symbolischen Interaktionismus ermöglicht es, den Wandel von alltäglichen Anforderungen und somit von Gesellschaft mitzudenken, indem das Individuum als Mitglied der Gesellschaft verstanden wird, das sich nicht nur an Vorgaben orientiert und diesen folgt, sondern sie auch aktiv mitgestaltet. Mead entwirft in seinem Werk eine gesellschaftliche Ordnung, die kommunikativ und in Orientierung an den Anderen ausgehandelt wird, immer aber eine Ordnung im Wandel ist. Orientierung entsteht, indem sich häufig wiederholte Handlungen in einem Model künftigen Handelns verfestigen. Hierbei werden Besonderheiten der Handlung beziehungsweise der an ihr beteiligten Personen ausgeblendet. Durch diese Abstraktion zeigen sich grundlegende Abläufe einer Handlung, die sich wiederum auf bereits stattgefundene ähnliche Handlungen beziehen lassen und zu typischen Handlungen zusammenfassbar sind. Regeln schaffen eine Voraussetzung, um Abfolgen und Situationen typisieren zu können. Sie sind zumeist auf die Zukunft gerichtet, liefern sie doch eben für diese Handlungsprognosen und ermöglichen es dem Individuum, „die Szenerie im Hinblick auf unser zukünftiges Verhalten“ zu gestalten (Mead 1995: 326). Zudem „entlasten sie das Individuum von der Notwendigkeit, ständig neue situationsgerechte Handlungsweisen zu entwerfen“ (Bahrtdt 1996a: 123). Regeln erlangen folglich gesamtgesellschaftliche Relevanz dann, wenn sie durch Legitimationsprozesse stabilisiert und somit langfristig gültig werden. Nicht alle Regeln werden in einem verbalen-interaktiven Prozess ausgehandelt, auch wenn sie die Interaktion steuern. Verbale Verweise finden erst dann statt, wenn die als Handlungsgrundlage angenommenen Regeln wie im Fall der Krisenexperimente bei Garfinkel (1994) scheinbar ungültig sind und durch andere ersetzt wurden (Vgl. hierzu auch Falk / Steinert 1973: 38). Regeln sind nicht als

festgelegte, logische Struktur repräsentiert, sondern lassen sich vielmehr als ein Netzwerk verstehen, das zahlreiche Verknüpfungen aufweist und somit für Handlungen immer auch Alternativpfade bereithält. Zudem ist anzumerken, dass weitere Faktoren, etwa Machtstrukturen, Einfluss auf die Durchsetzbarkeit von Regeln in Interaktionen haben oder zuweilen von vornherein ganz neue Interaktionsordnungen festlegen. Letztgenannte behandelt der nachfolgende Abschnitt.

3.1.2 Die Interaktionsordnung

Goffman (etwa 1971, 1978, 1982, 2002) beschäftigt sich in seinem gesamten Werk mit der „Beschreibung natürlicher Interaktionseinheiten“ (Goffman 1978: 7). Auch Goffman geht bei seiner Analyse der Interaktion von einem Regelwerk aus, an dem sie sich orientieren. Die Basis bilden soziale Situationen, die „at least in our society, constitute a reality *sui generis* [...] and therefore need and warrant analysis in their own right“ (Goffman 1964: 134, Hervorhebung im Original). Soziale Situationen und die darin stattfindenden Interaktionen macht Goffman zum Forschungsgegenstand. Er verbleibt hierbei aber nicht ausschließlich auf der Mikroebene. Seine Ausführungen über die Wirkungen von Institutionen auf das Individuum sind ein Beleg dafür (Vgl. zum Beispiel Asyle 1993). Goffman trug mit seinen Arbeiten dazu bei, „der Mikroanalyse der face-to-face-Interaktion wissenschaftliche Dignität zu geben“ (Oswald 1984: 211). Dabei bezieht sich Goffman – wie er selbst immer wieder betont (zum Beispiel Goffman 1982: 16) – vor allem auf die amerikanische Mittelstandsgesellschaft (siehe zu dieser Thematik auch Knoblauch 2009: 9). Diese Tatsache gilt es, bei der Auseinandersetzung mit seinen Werken zu berücksichtigen. Unabhängig von diesem Faktum und dem Umstand, dass Goffman in seinen Schriften keine einheitliche Terminologie verwendet, zeigt er bei der Beschäftigung mit dem „Vertrautesten, Alltäglichsten und Banalsten“ auf beeindruckende Weise, wie viel Ungewöhnliches, Abenteuerliches und Erregendes darin zu finden ist (Oswald 1984: 211). Mit seinen grundlegenden Konzepten für die Analyse von Interaktion in Situationen gelang es ihm, das Verständnis von kommunikativen Handlungen und interpersonellen Prozessen zu vertiefen und zu verändern (Badura

1978: 2). Diese Tatsache macht seine Arbeit für unterschiedliche Forschungsbereiche anschlussfähig (Vgl. hierzu auch Kardorff 1991). Für die vorliegende Arbeit sind insbesondere seine Ausführungen über das Verhalten im öffentlichen Raum und die detaillierte Beschreibung von Interaktionsformen von Bedeutung.

Goffman geht in seiner Analyse von einer Balance zwischen Stabilität und Variation der Situationen aus. Zum einen sind dem Individuum bestimmte situative Arrangements bekannt und bieten somit Anhaltspunkte für das Handeln in konkreten Situationen. Zum anderen sind Situationen, so erwartbar sie auch scheinen mögen, nicht vor unvorhergesehenen Ereignissen gefeit, hat doch „jeder normale Mensch [...] die Fähigkeit, die harmonische Form einer Situation im Handumdrehen zu sprengen“ (Goffman 1971: 217). Individuen lernen, diese Unsicherheiten ein Stück weit mitzudenken und bei deren Auftreten aus einem Vorrat an Handlungsstrategien jene auszuwählen, die dazu beitragen, die soziale Ordnung zu sichern. Dies bedeutet, dass „Menschen, die sich gerade in einer Situation befinden, vor der Frage stehen: Was geht hier eigentlich vor?“ (Goffman 1977: 16). Diese Frage stellt sich faktisch bei jeder Interaktion, nur, ist ihre Beantwortung einmal klarer und dann wieder diffiziler. In seinen Handlungen ist das Individuum hierbei weder völlig unabhängig von gesellschaftlichen Strukturen noch durch letztere determiniert (Vgl. Hettlage 1991: 421). Es strebt ein Gleichgewicht zwischen der gewünschten Präsentation des Selbst und der notwendigen Beachtung der Regeln, die der Interaktion zugrunde liegen, an. Goffman bezieht sich bei seiner Analyse auf direkte Begegnungen und deren Aushandlungsprozesse. Dies bietet für die vorliegende Arbeit, die das Gespräch von Angesicht zu Angesicht als Prototyp kommunikativen Handelns begreift, einen geeigneten Ausgangspunkt für eine Auseinandersetzung mit verschiedenen Varianten von Interaktion. Interaktion beginnt für Goffman dann, wenn Individuen einander wahrnehmen, also erkennen, dass sich jemand auf sie bezieht (Vgl. Goffman 1982: 106), und kann „grob als der wechselseitige Einfluß von Individuen untereinander auf ihre Handlungen während ihrer unmittelbaren physischen Anwesenheit definiert werden“ (Goffman 2002: 18). In der Interaktion verfolgen die Individuen bestimmte Ziele und bedienen sich „sozialer Gepflogenheiten oder Praktiken, d.h. strukturierter Anpassungen an die Regeln“ (Goffman 1982: 11). Die soziale Ordnung lässt sich hierbei als eine Instanz

verstehen, die mittels eines Regelsystems die Art vorgibt, in der Personen ihre Ziele verfolgen können. Dabei bestimmt das Regelsystem

weder die Ziele, die seine Betroffenen verfolgen, noch die Struktur, die sich in der Koordination oder Integration dieser Ziele und durch sie herausbildet, es gibt einzig die Wege an, die dorthin führen.

Goffman 1971: 20

Zudem sieht Goffman die soziale Ordnung auch deshalb gewahrt, weil das Individuum einen entscheidenden Beitrag dazu leistet, indem es sich „freiwillig von Orten, Themen und Zeitpunkten fernhält, wo man nicht erwünscht ist und verachtet werden könnte“ (Goffman 1978: 51) und die „Gesellschaften [...], ihre Mitglieder dazu bringen müssen, selbstregulierend an sozialen Begegnungen teilzunehmen“ (Goffman 1978: 52). Das Individuum erlernt somit auch Vermeidungsstrategien, um in erster Linie sich selbst und folglich auch die soziale Ordnung zu schützen. Die Fragen nach der Ordnung werden jeweils für zwei Formen von Begegnung, der zentrierten und der nicht-zentrierten Interaktion, beantwortet⁴. Obgleich beide Formen mit einem unterschiedlichen Grad an Verbindlichkeiten einhergehen, liegen ihnen doch auch gemeinsame „Grundregeln und Verhaltensregulierungen, die im Bereich des öffentlichen Lebens wirksam sind“, zugrunde (Goffman 1982: 14)⁵. Verhaltensregeln liefern in der Interaktion Handlungsorientierungen und

⁴ Bei nicht-zentrierte Interaktionen geht es um die „Handhabung bloßer gemeinsamer Anwesenheit“, also „jene Art Kommunikation, die praktiziert wird, wenn jemand sich eine Information verschafft über einen anderen Anwesenden, indem er, und sei es nur für den kurzen Moment, da ihm der andere ins Blickfeld gerät, zu ihm hinschaut“ (Goffman 1971: 35). Die Individuen orientieren ihr Handeln an den wahrgenommenen Anderen. Als zentrierte Interaktion hingegen lassen sich Zusammenkünfte beschreiben, „die statthat, wenn Personen eng zusammenrücken und offensichtlich kooperieren, die Aufmerksamkeit also ganz bewußt auf einen einzigen Brennpunkt gelenkt ist“ (Goffman 1971: 35). Folglich verlangen zentrierte Interaktionen von den Individuen einen großen Teil ihrer Aufmerksamkeit.

⁵ Goffman nimmt keine inhaltliche Beschreibung und Typisierung seiner unterstellten Regelsysteme vor, sondern verweist auf diese anhand von beispielhaft angeführten Situationen (Reiger (2002: 162) versucht eine derartige Systematisierung der von Goffman beschriebenen Regeln), konstatiert aber allgemein: „Man kann sich aber keine Gesellschaft vorstellen, die nicht in umfassender Weise unterschiedliche Gruppen von Grundregeln anwendete“ (Goffman 1982: 12).

wirken auf das Individuum im allgemeinen auf zwei Arten [...] als *Verpflichtungen*, die das Verhalten des Individuums selbst erzwingen [...] als *Erwartungen*, die die Handlungsweise anderer ihm gegenüber verpflichtend festlegen.

Goffman 1978: 56

Als „angemessen, passend, zweckmäßig oder moralisch richtig“ betrachtete Regeln dienen dem Individuum als Handlungsanleitung und erlangen somit für die Ausgestaltung und Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen und damit letztlich auch für die Ausbildung des Selbst essenzielle Bedeutung (Goffman 1982: 443f.)⁶. Und so ist „kaum ein Bereich des sozialen Lebens denkbar, der nicht durch (mehr oder weniger bewußte) Regeln geprägt ist“ (Höflich 1992: 168). Sie dienen der Aufrechterhaltung der sozialen Ordnung, indem sie vorgeben, „was man in einer bestimmten Situation tun oder unterlassen sollte und welches Verhalten daran gemessen richtig oder falsch ist“ (Höflich 1996: 31). Regelabweichendes Verhalten mag in einer konkreten Situation für das betroffene Individuum unangenehm sein, losgelöst von der konkreten Handlungssituation erfüllt es jedoch eine wichtige Funktion: Es demonstriert den Sinn von Regeln. Denn nur, „wenn es nicht selbstverständlich ist, daß alle ihren Forderungen nachkommen, wenn also auch ein Zuwiderhandeln möglich ist und ernsthaft in Betracht kommt“, bieten Regeln tatsächlich Handlungsorientierungen (Bahrtdt 1996a: 123). Für von der Regel abweichendes Verhalten stehen Sanktionen zur Verfügung, was jedoch nicht bedeutet, „daß in *jedem* Fall der Abweichung eine Sanktion erfolgt“ und die Vorstellung von sozialen Normen, „die im Laufe ihrer irdischen Lebensbahn in allen Fällen der Abweichung sanktioniert worden“ sind, ist unrealistisch (Popitz 1980: 21). Mit dem Befolgen oder dem Ignorieren der Regeln zeigt der Handelnde an, „wie achtenswert er ist oder für wie achtenswert er die anderen hält“ (Goffman 1978: 25). Regeln fungieren als Ordnungsmuster, die dem Individuum dabei helfen, sich in

⁶ An dieser Stelle sei angemerkt, dass die hier besprochenen Regeln des Miteinanders für alle Individuen gleichermaßen Gültigkeit besitzen. Darüber hinaus gibt es aber auch Regeln, deren Setzung und in der Folge auch Durchsetzung auf bestehende gesellschaftliche Positionen und damit verbunden der Ausgestaltung einer bestimmten Rolle zurückführen lassen. In diesem Fall demonstriert gerade die Durchsetzung von Regeln einen Aspekt von Macht (Vgl. Falk / Steinert 1973: 39).

einer Situation und der Welt an sich zurechtzufinden, machen sie doch das Verhalten von anderen Personen bis zu einem bestimmten Grad erwartbar. Gerade die Erwartbarkeit von Handlungen gestattet es dem Individuum, zu anderen Personen eine Bindung aufzubauen. Die in den Regeln implizierten Handlungsorientierungen stellen ein vertrauenstiftendes Element bei der Konstitution zwischenmenschlicher Beziehungen dar. Bei dem Vertrauen, das Anderen entgegengebracht wird, handelt es sich um einen Vertrauensvorschuss, der sich entweder ausschließlich auf erwartbare Handlungen oder aber auch auf bereits positive Erfahrungen in der Interaktion mit dieser Person bezieht. Im günstigen Fall wird den Erwartungen entsprochen, was zu einer Festigung des Vertrauens führt. Ein negatives Erlebnis kann unterschiedliche Gründe haben, die individuell zu klären wären. Regeln können in einem solchen Fall auch dabei helfen, derartige Interaktionsenttäuschungen zu überwinden und bei Begegnungen anderen Personen trotz dieser negativen Erfahrung wieder einen Vertrauensvorschuss zu gewähren.

Die Regeln der nicht-zentrierten Interaktion beziehen sich auf das einfache „gemeinsame [...] Anwesendsein in derselben Situation“ (Goffman 1978: 160). Nicht-zentrierte Interaktionen dienen dazu, einen reibungslosen Verlauf der Begegnungen einander unbekannter Menschen zu gewährleisten, ohne die zwischen den Individuen vorherrschende Anonymität aufzuheben. Hierfür ist es gerade nicht notwendig, jede Person als Träger einer bestimmten Vergangenheit und Zukunft zu identifizieren beziehungsweise als Angehörigen einer bestimmten Gruppe festzumachen, um das Augenblicksbild zu vervollständigen (Vgl. Bahrdt 1996b: 90f.). Die Kunst bei nicht-zentrierten Interaktionen besteht folglich darin, dem Gegenüber das richtige Maß an Aufmerksamkeit, bei Goffman als „höfliche Gleichgültigkeit“ bezeichnet, entgegenzubringen:

Solches Verhalten setzt hinreichende visuelle Beachtung des anderen voraus, die beweist, daß man seine Anwesenheit würdigt, (man gibt offen zu verstehen, man habe ihn gesehen), während man im nächsten Moment die Aufmerksamkeit bereits wieder zurücknimmt, um zu dokumentieren, er stelle keinesfalls ein Ziel besonderer Neugier oder spezieller Absichten dar.

Goffman 1971: 85

Insbesondere bei nicht-zentrierten Interaktionen zeigt sich die Bedeutung non-verbaler Kommunikation durch Mimik und Gestik mit der das Individuum anzeigt, was es zu tun beabsichtigt und die den Anderen als Informationsquelle dient (Vgl. grundsätzlich zu dieser Thematik Ruesch / Kees 1972 sowie Schefflen 1976). Goffman (zum Beispiel 1971: 95 sowie 1982: 75) verweist insbesondere auf wechselseitige Blicke, die bei Arrangements zwischen einander unbekannten Personen zum Einsatz kommen. Nach Simmel besteht die herausragende „soziologische Leistung“ des Blickes in der

Verknüpfung und Wechselwirkung der Individuen, die in dem gegenseitigen Sich-Anblicken liegt. Vielleicht ist dies die unmittelbarste und reinste Wechselbeziehung, die überhaupt besteht.

Simmel 1992: 723

Da Blicke unterschiedliche Bedeutung haben können, indem einerseits das „Durchbohren mit den Augen“ als zudringlich, sie andererseits aber – wie bereits erwähnt – bei Begegnungen handlungsunterstützend wirken, ist „die Disziplinierung der Blicke [...] eine sich ständig stellende und delikate Aufgabe“ (Goffman 1982: 75). Neben dem Augenkontakt dient etwa ein Lächeln Individuen im öffentlichen Raum dazu, sich gegenseitig anzuzeigen, dass sie mit ihren Handlungen keine bösen Absichten verfolgen. Sie signalisieren auf diese Weise „Nicht-Aggressivität“ (Goffman 1982: 112). Bei nicht-zentrierten Interaktionen befinden sich die in der Situation anwesenden Personen in der Verpflichtung, bestimmte Informationen von sich zu geben, einige andere Eindrücke jedoch zu vermeiden (Vgl. Goffman 1971: 43). Das Individuum ist zudem von sich aus bestrebt, sein Gesicht zu wahren und folglich darum bemüht, Handlungen, mit denen es sein Image beschädigen könnte, zu unterlassen. Eine Person kann sich jedoch bei nicht-zentrierten Interaktionen in der Situation wiederfinden, dass sie eine Handlung vollzieht, aus der Andere falsche Schlüsse über sie ziehen könnten. Um dies zu vermeiden, stehen unterschiedliche

Handlungen zu Verfügung, die anzeigen, dass man Herr der Lage ist und weiß, was man gerade macht, die also Normalität bekunden⁷.

Das eben beschriebene Verhalten findet sich auch in Formen zentrierter Interaktionen. Je nach Ausmaß der Zuwendung lassen sich zentrierte Interaktionen in Haupt- oder Nebenengagement unterteilen. Ein Hauptengagement absorbiert einen „wesentlichen Teil von Aufmerksamkeit und Interesse eines Einzelnen“ und stellt die „augenblicklich wichtigste Determinante seiner Handlungen“ dar (Goffman 1971: 51). Demgegenüber meint das Nebenengagement eine Tätigkeit, die das Individuum „leicht zerstreut betreiben kann, ohne damit die gleichzeitige Pflege des Hauptengagements zu bedrohen oder zu vermengen“ (Goffman 1971: 51). Eine weitere Unterteilung bezüglich des in einer Situation aufgewendeten Engagements trifft Goffman mit dominantem und untergeordnetem Engagement. Dominant ist ein Engagement, wenn das Individuum die durch die Situation beanspruchten Forderungen voll und bereitwillig anerkennen muss. Einem untergeordneten Engagement hingegen darf nur in dem Ausmaß und so lange nachgegangen werden, wie es das dominante Engagement zulässt⁸. Die angeführte Unterteilung in verschiedene Formen der Aufmerksamkeitszuwendung geht mit je eigenen Reglements einher. Wie bereits erwähnt, ist es auch für zentrierte Interaktionen grundlegend, sich anderen Teilnehmern so zu präsentieren, dass die eigene Darstellung das Image nicht gefährdet und anderen in der Begegnung befindlichen Personen respektvoll gegenübergetreten wird. Goffman bezeichnet dies als Benehmen und Ehrerbietung, zwei Aspekte, die sich zwar analytisch trennen lassen, in der Realität jedoch einander bedingen. Mit Benehmen drückt das Individuum aus,

⁷ Goffman führt hierzu die folgenden Beispiele aus: „So wird ein Mann, der auf allen vieren im Gras herumkriecht und nach seinem Manschettenknopf sucht, in dem Moment, da ein Spaziergänger ihn plötzlich auf dieser einsamen Suche ertappt, wahrscheinlich die Norm brechen und hörbar zu sich selbst zu sprechen, um keinen Zweifel darüber aufkommen zu lassen, daß seine Betätigung eine völlig natürliche sei. Oder wenn jemand an einem Eingang steht, um einen anderen zu erwarten, und ein Dritter taucht auf, dann kann der Wartende auf die Uhr blicken, die Straßen hinauf und hinunter schauen, um seine Intention in einer sichtbaren, verstehbaren Form auszudrücken [...]“ (Goffman 1971: 82).

⁸ Es ist nicht selbstverständlich, dass ein Hauptengagement gleichzeitig auch das dominante Engagement sein muss. Besonders im Arbeitsalltag gibt es Aufgaben, die sich zeitweise fast automatisch und ohne großes Nachdenken ausführen lassen und es somit gestatten, die Aufmerksamkeit auf eine andere Tätigkeit, das Rauchen einer Zigarette etwa, zu lenken (Vgl. Goffman 1971: 51).

dass es „ein Mensch mit bestimmten erwünschten oder unerwünschten Eigenschaften ist“ (Goffman 1978: 86). So wie Vertreter des Symbolischen Interaktionismus ebenfalls angenommen, geht auch Goffman davon aus, dass sich eine Person gutes Benehmen nicht selbst bescheinigen kann, sondern dafür ein Gegenüber benötigt, da

Benehmen Eigenschaften beinhaltet, die eigentlich Interpretationen anderer über das Verhalten einer Person im sozialen Umgang sind. Jemand kann sich solche Eigenschaften nicht selbst zuschreiben [...].

Goffman 1978: 86

Für die Ehrerbietung stehen dem Individuum Zuvorkommenheits- und Vermeidungsrituale zur Verfügung. Mit Zuvorkommenheitsritualen bringt das Individuum seine Wertschätzung gegenüber anderen Anwesenden zum Ausdruck. Während Zuvorkommenheitsrituale angeben, was in einer Situation zu tun ist, betreffen Vermeidungsrituale „Handlungen, die der Handelnde unterlassen muß“ (Goffman 1978: 81). Für zentrierte Interaktionen gibt es zahlreiche Handlungsorientierungen mit denen sich Goffman detailliert in seinem Werk „Interaktionsrituale“ (1978) auseinandersetzt, so etwa auch Regeln, die die Kommunikation unter Anwesenden steuern. Hierzu zählen etwa solche über Begrüßungsformen, Verhaltensweisen bezüglich des Blickkontaktes oder der Verabschiedung.

Obgleich sowohl bei der nicht-zentrierten als auch bei der zentrierten Interaktion das Individuum zumeist darum bemüht ist, seinem Gegenüber respektvoll zu begegnen, unterscheiden sich die Aushandlungsprozesse, eben weil die Beziehungsstruktur zwischen den anwesenden Personen eine andere ist. Zudem differieren beide Interaktionsformen hinsichtlich ihrer Dauer und zumeist auch der verfolgten Ziele. Während es bei nicht-zentrierten Interaktionen genügt, ein Arrangement für den Moment zu erreichen, streben zentrierte Interaktionsformen mit Blick auf den Fortgang der Beziehung Übereinkünfte an.

Interaktionen können aus unterschiedlichen Gründen gefährdet werden, etwa durch verschiedene Formen der Entweihung sowie Entfremdung (Goffman 1978: 94ff.

sowie 128ff.). Das Individuum ist derartigen Bedrohungen jedoch nicht schutzlos ausgeliefert, sondern verfügt über ein Repertoire an korrektiven Maßnahmen die bis zu Sanktionen reichen, um Übergriffe abzuwehren. Hat das Individuum mit dem eigenen Handeln zur Gefährdung der Situation beigetragen, stellen Erklärung, Entschuldigung und Ersuchen mögliche Formen korrektiven Verhaltens dar. Bei der Erklärung kann das Individuum die eigene Tat bestreiten, sich von ihr distanzieren oder auf eine verminderte Handlungsfähigkeit verweisen. Eine Entschuldigung reicht weiter, signalisiert sie doch, dass das Individuum sein Fehlverhalten einsieht, sich von ihm distanziert und als Folge die verletzte Regel nunmehr anerkennt und auf dieser Basis eine Reaktion des Gegenübers erwartet. Ersuche hingegen stellen eine korrektive Handlung dar, die zumeist vor dem „Vergehen“ stattfindet. Das Individuum zeigt damit an, dass es sich des möglichen Übertritts bewusst ist und bereits im Vorfeld um die Einwilligung seines Gegenübers bittet (Vgl. Goffman 1982: 163). Hier zeigt sich erneut, der dialogische Charakter, der diesem Aushandlungsprozess zugrunde liegt. Das Individuum kann und muss seine Absichten anzeigen, ist aber darauf angewiesen, dass sein Gegenüber im Dialog mit ihm auf seine Ersuche reagiert, im besten Fall diese annimmt und somit der Neudefinition der Situation zustimmt, was letztlich die Basis für den Fortgang der Interaktion schafft. Folglich ist auch bei Goffman der Balanceakt zwischen dem Einhalten und Beachten vorgegebener Regeln und der Präsentation bestimmter Aspekte des Selbst grundlegend für die Interaktion und konkreter die Kommunikation. In diesem Kontext ist der Aspekt der Situationsveränderung zu betrachten. Es gibt unterschiedliche Gründe dafür, dass sich eine Situation verändert und zuvor zulässige Handlungen nunmehr als nicht situationsadäquat anzusehen sind, da andere Regeln zum Tragen kommen. Die Situation ist neu zu definieren, was impliziert, dass auch die damit einhergehenden, veränderten Regeln anerkannt werden. In der Interaktion überprüft das Individuum also auch, ob Veränderungen auftreten, auf die es zu reagieren gilt. Hierbei ist der Einzelne jedoch nicht als gehetztes, kontinuierlich gefährdetes Wesen zu denken, das ängstlich darauf wartet, was als Nächstes passiert. Er ist es deshalb nicht, weil zum einen viele dieser Situationsabgleiche routiniert passieren, ohne dass es das Individuum als bewusste Handlung wahrnimmt, und zum anderen ihm eben eine Reihe von erlernten Techniken zur Imagepflege und Handlungsweisen zur Verfügung stehen, um auf

Veränderungen angemessen reagieren zu können, ohne das Selbst zu gefährden. Die dargestellten Handlungen finden in Situationen⁹ statt, die wiederum einen bedeutenden Einfluss auf den Handlungsverlauf haben. Goffman geht es daher bei seiner Analyse „nicht um Menschen und ihre Situationen, sondern eher um Situationen und ihre Menschen“ (1978: 9). So berücksichtigt er bei seinen Arbeiten situative Aspekte, etwa die zu der Zeit verfügbaren Medienangebote und deren Verwendung (Vgl. als Beispiel etwa Goffman 1971: 70). Damit zeigt er, wie sich Situationen durch unterschiedliche Aspekte, hier durch Medien und deren Nutzung, verändern können. Heutzutage finden sich immer mehr Medienangebote im öffentlichen Raum, der zunehmend als Schauplatz medialer Gebrauchsweisen fungiert. Die Ausführungen Goffmans bieten eine Vielzahl von Anregungen für eine analytische Betrachtung dieses momentan beobachtbaren Prozesses, eines „doing media in public“ (Vgl. zum Aspekt des Doing Hörning / Reuter 2004 und bezüglich der Anschlussfähigkeit der Arbeit von Goffman bei der Analyse von medialen Situationen Knoblauch 2009: 14). Entsprechend reicht bei einer Analyse von Begegnungen im öffentlichen Raum nicht aus, sich auf die Begegnung zu beschränken, vielmehr muss der Blick auf die gesamte Situation gelenkt werden (Vgl. Kapitel 3.2.2).

Bevor der nächste Abschnitt die zunehmende Mediatisierung des Alltags beleuchtet, folgt eine Zusammenfassung der bisherigen Erkenntnisse. Um sich selbst und ihre Sicht der Dinge zu bestätigen, sind Individuen auf den Austausch mit anderen angewiesen und treten daher in Interaktion miteinander. Auf diese Weise zeigen sich Individuen die Bedeutung, die Dinge für sie haben sowohl sich selbst als auch den anderen an und Handeln gemäß dieser Bedeutungszuschreibung. In der Interaktion werden die Bedeutungszuschreibungen geprüft, um sie zu bestätigen oder zu modifizieren. Das Handeln erfolgt also in Orientierung an den Anderen. Die Kommunikation ist für den Menschen essentiell, da sie im Kommunikationsprozess ihre Identität, ihre Beziehungen sowie ihren Alltag und folglich auch die Gesellschaft, in der sie leben, schaffen. Der kommunikative Austausch kann

⁹ Weitere theoretische Abhandlungen über den Begriff der Situation finden sich bei Buba (1980), Díaz (2000) sowie Markowitz (1979).

unterschiedlich gestaltet sein und ist von verschiedenen Faktoren wie etwa Macht abhängig. Für den Austausch steht dem Menschen mit der Sprache ein wichtiges Verständigungsmittel zur Verfügung. Ergänzt wird dies durch non-verbale und paraverbale Formen des Kommunizierens. Verschiedene Regeln begleiten die Kommunikation und sind im Stande ihr Stabilität zu verleihen, gleichwohl die Individuen nicht in einmal in kommunikativen Akten geformten Arrangements erstarren, sondern auch die Möglichkeit besteht, durch Kommunikation Veränderungen herbeizuführen. Grafisch dargestellt, ergibt dies das folgende Kommunikationsmodell, das sowohl inter- wie auch intrapersonale Verständigungsformen berücksichtigt:

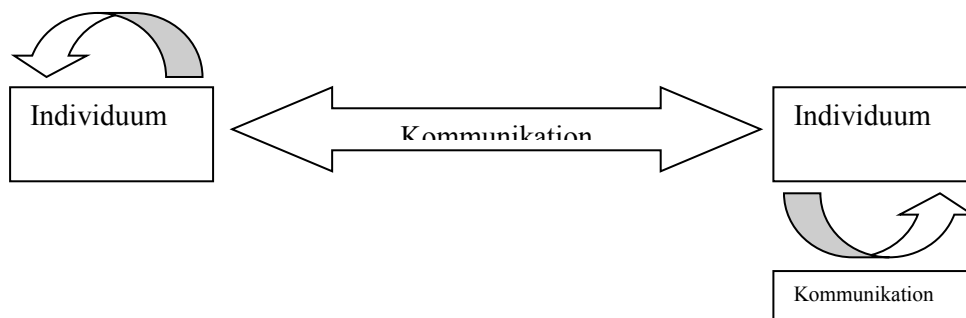


Abbildung II: Inter- und intrapersonale Kommunikation

3.2 Die Mediatisierung und die Wirkung auf das Handeln

Seit einigen Jahrzehnten ist ein bisher noch nicht abgeschlossener Wandel der Medien festzustellen, der auf vielfältige Weise das Miteinander der Menschen, ihre Identität und Alltag, die Kultur und die Gesellschaft beeinflusst. Medien und die Mediennutzung sind im Alltag der Menschen zunehmend von Bedeutung. Dabei durchdringen sich Alltag und Medien gegenseitig auf unterschiedliche Weise. Diese medial mitgetragenen Wandlungsprozesse lassen sich nicht isoliert betrachten und sind entsprechend bei der Untersuchung gesellschaftlicher Teilbereiche, beispielsweise der Arbeitswelt, zu berücksichtigen (Vgl. Krotz 2005b: 11). Die

Theorie der Mediatisierung¹⁰ trägt diesen Entwicklungen Rechnung, indem sie als Metaprozess verstanden und über theoretischen Ansätzen stehend, kontinuierlich und andauernd den Prozess der medialen Veränderung zu erfassen sucht.

Die vorliegende Arbeit stützt sich auf die Mediatisierungstheorie von Krotz (2001, 2007), der Mediatisierung als eine „Form sozialen und kulturellen Wandels“ betrachtet, der darin gründet, dass

die Kommunikationsumgebungen der Menschen immer ausdifferenzierter und komplexer werden und dass infolgedessen immer mehr Menschen immer häufiger und differenzierter ihr soziales und kommunikatives Handeln auf immer mehr ausdifferenzierte Kommunikationsmedien beziehen.

Krotz 2003a: 13

Mediatisierung ist allerdings kein neues Phänomen. In der Geschichte weisen etwa die Erfindung der Schrift oder des Buchdrucks auf Mediatisierungsschübe hin (Vgl. Krotz 2007: 44; eine ausführliche Analyse über die Veränderungen durch den Buchdruck liefert Giesecke 1998). Der gegenwärtige Schub ist aus technischer Perspektive überwiegend als Digitalisierung zu fassen, die dazu führt, dass Daten immer häufiger in digitaler Form aufbereitet, archiviert und transportiert werden. Damit einher geht die Ausbildung einer neuen, computergestützten Infrastruktur für die Übermittlung, Transformation und Speicherung digitaler Daten (Vgl. Krotz 2007: 30).

Die folgenden zwölf Annahmen legt Krotz (2007: 11ff.) der Theorie der Mediatisierung zu Grunde. Er geht davon aus, dass

- 1) der zentrale Basisbegriff jeder Wissenschaft vom Menschen, so auch der Kommunikationswissenschaft, die Kommunikation ist. Als einziges Wesen

¹⁰ Hinweise zu geschichtlichen Aspekten von Mediatisierungsprozessen finden sich unter anderem bei Göttlich (2010: 24f.) und Meyen (2009). Eine Darstellung der Diskussion über die Begrifflichkeiten Mediatisierung und Medialisierung liefern unter anderem Meyen (2009) sowie Livingstone (2009).

verfügt der Mensch über hochkomplexe Kommunikationsformen, ist gleichermaßen aber auch auf diese angewiesen.

- 2) die Grundform des Kommunizierens das in einer Situation stattfindende wechselseitige Gespräch darstellt. Von diesem leiten sich alle anderen Kommunikationsformen ab.
- 3) er feststellbare Wandel durch Veränderungen der Medien und Kommunikation mitgestaltet wird. Um diesen stattfindenden Wandel analysierbar zu machen, bedarf es einer Theorie, die sich mit Bedeutung von Kommunikation und Medien für den Menschen, die Kultur und die Gesellschaft auseinandersetzt. Hierfür ist es notwendig, in Prozessen zu denken.
- 4) die Mediatisierung als Metaprozess sozialen und kulturellen Wandels weder räumlich, noch zeitlich, noch in ihren sozialen und kulturellen Folgen begrenzt ist. Die Konsequenzen dieser Entwicklung können nicht als getrennt voneinander betrachtet werden, sondern sind konstitutiver Teil von Mediatisierung. Eine solche Theorie berücksichtigt Ursachen, Folgen und Wechselwirkungen.
- 5) die Mediatisierung als Metaprozess eine Vielfalt von Entwicklungen berücksichtigt und die Tatsache mitdenkt, dass diese Auswirkungen sowohl auf den Menschen, seinen Alltag, seine Identität und Beziehungen als auch auf die Kultur und die Gesellschaft haben.
- 6) die Theorie der Mediatisierung nach einer Beantwortung der Frage strebt, warum und wie sich Medien und Kommunikation bisher entwickelt haben und in Zukunft entwickeln werden und welche Auswirkungen dies auf den Menschen, die Formen des Zusammenlebens und den Alltag an sich hat. Die Theorie der Mediatisierung geht hierbei davon aus, dass Medien weniger über ihre Inhalte auf das Individuum wirken, sondern mehr durch ihre Kommunikationspotenziale die menschliche Kommunikation strukturell und inhaltsübergreifend beeinflussen.
- 7) die Theorie der Mediatisierung auf ein technizistisches Konzept als Grundlage verzichtet. Sie rückt stattdessen die wechselseitige, aufeinander bezogene Kommunikation der Menschen als Form sozialen Handelns in den

Mittelpunkt. Ferner wird von einem Set an Medien ausgegangen und damit auch der Annahme Riepls (1913: 5) gefolgt, wonach alte Medien nicht von neuen verdrängt werden, sondern zu spezifischen Gebrauchsweisen und Funktionalitäten führen. Folglich bilden sich komplexe Medienumgebungen heraus, die mit einer weiteren Ausdifferenzierung medienvermittelter Kommunikation einhergehen.

- 8) verschiedene Kommunikationsumgebungen und Kommunikationspraktiken entstehen, die je unterschiedliche Zugänge zu Kommunikationsräumen und darüber vermittelten Beziehungsnetzen aufweisen.
- 9) der Wandel von Medien und Kommunikation im Rahmen von Mediatisierung drei Arten von Kommunikation hervorgebracht hat, die als Modifikation des face-to-face-Gespräches zu sehen sind: Erstens Formen von mediatisierter interpersonale Kommunikation, zum Zweiten interaktive Kommunikation zwischen Menschen und intelligenter Soft-/ Hardware und Drittens die Produktion und Rezeption standardisierter, allgemein adressierter Kommunikate.
- 10) empirische Untersuchungen an mikro-, meso- und makrosozialen Fragestellungen ansetzen können und müssen. Untersuchungen im Rahmen der Theorie der Mediatisierung fragen also danach, wie Menschen kommunizieren, wie sie in alltäglichen Strukturen handeln, wie sich die Kommunikation in Organisationen gestaltet und nach dem Wandel von Kultur und Gesellschaft allgemein.
- 11) Medienentwicklungen und demnach das, was die Theorie der Mediatisierung zu fassen sucht, eng an den Prozess der Digitalisierung geknüpft sind.
- 12) die Folgen der Mediatisierung beträchtlich und immer noch nicht überschaubar sind.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die Theorie der Mediatisierung mit Wandlungsprozessen von Kommunikation und folglich auch von kommunikativ konstruierten Wirklichkeiten wie Gesellschaft, Kultur, Identität und Alltag beschäftigt, die durch „das Aufkommen und durch die Etablierung von neuen Medien für bestimmte Zwecke und die gleichzeitige Veränderung der

Verwendungszwecke alter Medien“ ausgelöst werden (Krotz 2005b: 18). Die Medien stellen jedoch nicht den alleinigen Faktor für diese Veränderungen dar, vielmehr geht die Theorie der Mediatisierung davon aus, dass es um

die Medien in einer spezifischen Gesellschaft und dementsprechend um spezifisch organisierte Medien geht, die durch das Handeln der Menschen, das sich auf diese Medien bezieht, für die Gesellschaft von Bedeutung sind – Mediatisierung ist da wichtig, wo es um Wandel von Kommunikation als der Grundform sozialen Handelns geht.

Krotz 2005b: 18

Die Theorie der Mediatisierung ermöglicht es, einzelne Sachverhalte miteinander zu verbinden und bietet somit eine Orientierung bei empirischer Forschung und Theoriebildung (Krotz 2007: 15). Damit kann die Theorie der Mediatisierung “a helpful way of asking relevant questions, making them empirically accessible, and collecting and classifying what we know already” sein (Krotz 2009: 32). Forschungsarbeiten lassen sich eingedenk einer solchen übergeordneten Theorie in ein Forschungskontinuum einordnen. Ein derartiges Vorgehen schafft die Grundlage, um Erklärungszusammenhänge zwischen einzelnen Erkenntnissen herauszuarbeiten und den stattfindenden Wandel langfristig zu begleiten und dokumentieren.

Mit einer solchen Theorie ist auch die Basis geschaffen, sich von einer „alten“ Kommunikationswissenschaft, die sich als Wissenschaft der Massenmedien und der Massenkommunikation versteht, zugunsten einer „neuen“ Kommunikations- und Medienwissenschaft, die digitale Medien berücksichtigt, zu lösen. Eine veränderte Perspektive auf den Gegenstandsbereich der Kommunikationswissenschaft ist schon deshalb notwendig, weil eingedenk neuer technologischer Entwicklungen und damit verbundener Gebrauchsweisen die bisher übliche Differenzierung zwischen Massen- und Individualkommunikation nicht mehr konstant durchzuhalten ist (Vgl. hier auch Höflich 2005a: 83ff.). Eine breit angelegte Kommunikations- und Medienwissenschaft hingegen ist im Stande sich neu etablierende Kommunikationsweisen zu erkennen und folglich analytisch zu betrachten (Krotz 2007: 16). Folgerichtig fordert Lundby, die Fragen nach der Rolle der Medien neu zu

formulieren und weist darauf hin, dass der heutige mediatisierte Alltag Ansätze braucht, die nicht in „terms of cause and effect“ verharren, und mahnt an die „‘old’ questions in communication studies and media sociology in new and more striking ways“ anzugehen (Lundby 2009: 9).

3.2.1 Medienalltag

Wie bereits aufgezeigt, ist der heutige Alltag immer auch ein Medienalltag, in dem „wir uns den Medien nicht entziehen“ können, berühren sie doch „jeden Aspekt unseres täglichen Lebens“ (Silverstone 2007: 7).

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, was unter Medium zu verstehen und folglich bei einer Untersuchung der kommunikativen Praktiken zu berücksichtigen ist. Eine genaue und klare Definition dieses Grundbegriffes der Kommunikationswissenschaften liegt bisher nicht vor (Vgl. ausführlicher zu dieser Thematik: Mock 2006). Dieser Arbeit liegt ein weiter Medienbegriff zu Grunde, der die unterschiedlichen medialen Handlungspraktiken im Alltag bedenkt und der Tatsache gerecht wird, dass sich die Medien hinsichtlich ihrer Gestalt, ihren Funktionsweisen und Nutzungsmöglichkeiten verändern zusammenwachsen. Es bildet sich ein Medienset. Entsprechend ist der Fokus weg von einzelnen Medien und deren Verwendung und Wirkung hin zu den entstehenden Kommunikationsumgebungen und damit einhergehenden kommunikativen Arrangements zu richten (Vgl. Höflich / Hartmann 2007: 211, Krotz 2007: 13). Bereits Bausinger (1983) merkte an, dass eine sinnvolle Auseinandersetzung über den Gebrauch von Medien, nur möglich ist, wenn das Medienensemble, mit dem die Menschen umgeben sind, betrachtet wird und dabei die „Interferenzen mit nicht-medienbezogenen Verhalten“ sowie die Verwobenheit zwischen medialer und personaler Kommunikation Berücksichtigung finden (Bausinger 1983: 33f.). Damit einher geht die Forderung, „einfache dyadische Sender-Empfänger-Kommunikationsmodelle zu erweitern“, da sich sowohl Sender als auch Empfänger „über ihre gegenseitige kommunikative Abstimmung hinaus arrangieren müssen“ (Höflich 2010: 108).

Die angesprochenen Veränderungen hinsichtlich der Erscheinungsform der Medien und den medialen Kommunikationsformen stehen in enger Verbindung mit dem Aspekt der Digitalisierung. Auch sie trägt entscheidend dazu bei, dass sich die Umgebung der Menschen verändert und immer mehr mediale Angebote zur Verfügung stehen. Alte Medien verschwinden aber nicht einfach, sondern differenzieren sich aus und generieren neue Funktionen und Formen des Austausches, was neue Zwecke, Kontexte und Sinnzusammenhänge für ihre Nutzung schafft. Die mediale Entgrenzung lässt sich unter zeitlichen, räumlichen und sozialen beziehungsweise situativen Aspekten beleuchten (Vgl. Krotz 2007: 96). Heutzutage stehen Medien immer länger beziehungsweise kontinuierlich sowie an immer mehr Orten zur Verfügung. Sie sind im Stande Orte – sowohl geographischer als auch sozialer Art – miteinander zu verbinden. Die Möglichkeit in fast allen Kontexten auf einzelne Medien oder Mediensets zurückgreifen zu können, beeinflusst zudem die sozialen Beziehungen, da die Medien zwischen Menschen treten und sie miteinander verbinden beziehungsweise zwischen ihnen vermitteln (Vgl. Mock 2006: 183). Dabei treten sie immer häufiger als Multifunktionsgeräte auf, die unterschiedliche Formen der Kommunikation gestatten. Diese Kommunikationsformen lassen sich in die bereits erwähnten und im Rahmen der Mediatisierung entwickelten drei Typen unterteilen:

- „Kommunikation mit Medien, genauer, mit standardisierten, allgemein adressierten Inhalten wie beim Fernsehen oder Lesen,
- Kommunikation mit anderen Menschen mittels Medien wie per Brief, Telefon oder im Chat,
- und interaktive Kommunikation mit Robotern oder Computerspielen.“

Krotz 2007: 17

Medien sind also Werkzeuge des kommunikativen Alltags und unterstützen das Individuum bei der Bewältigung alltäglicher Aufgaben (Vgl. Gebhardt 2008: 182ff.). Indem sie zu einem zentralen Bestandteil des Alltags avancierten, prägen sie das Leben der Menschen auf vielfältige Weise, etwa dann, wenn sie die Informationsbedürfnisse befriedigen, den zwischenmenschlichen Austausch

ermöglichen, zur Koordinierung oder Vereinfachung alltäglicher Abläufe beitragen oder andere Realitätsebenen aufzeigen (Vgl. zum Thema Medienalltag auch die Arbeiten von Röser / Thomas / Peil 2010). Diese Feststellung wird nachfolgende an einigen Beispielen illustriert.

Die Nutzung von Medien, beispielsweise Computerspielen, bietet einen Einblick in andere Realitätsebenen, ohne dass darin zwangsläufig eine Flucht in eine virtuelle Realität zu sehen ist. Der Mensch lernt so verschiedene Realitätsebenen kennen, bleibt aber nach wie vor als aktiv Handelnder in der Lage, diese voneinander trennen zu können. In diesem Sinne stellt das vorübergehende Eintauchen in eine andere Realitätsebene keine Gefahr für das Individuum dar, sondern kann durchaus bereichernd und zuweilen auch entlastend sein¹¹. Der geschilderte Sachverhalt unterstreicht erneut die bereits im Symbolischen Interaktionismus formulierte Sicht auf den Menschen, der eben nicht einfach nur auf die ihm zur Verfügung stehenden Medien reagiert, sondern als aktiv Handelnder letztlich entscheidet wie er die ihm zur Verfügung stehenden Medienangebote nutzt und in seinen Alltag eingliedert¹² (Vgl. hierzu auch Bausinger 1983 33f.).

Die unterschiedlichen durch Medien realisierbaren Kommunikationsformen tragen auch dazu bei, dass sich der kommunikative Alltag verändert. Neben den zahlreichen positiven Auswirkungen, gibt es auch negative Begleiterscheinungen der Medien. Beispielsweise zeigten sich eingedenk der zahlreichen Sozialen Netzwerke unterschiedliche Formen des Cybermobbings beziehungsweise Cyber Bullying. Dieses Phänomen wurde insbesondere mit Blick auf Jugendliche diskutiert und ist ebenfalls zu berücksichtigen, wenn nach der Bedeutung der neuen

¹¹ Sicherlich gibt es auch hier, wie bei vielen Dingen im Alltag, die Gefahr, dass der Einzelne die Kontrolle über sein Handeln verliert und die Trennung der Realitätsebenen nur noch schwer beziehungsweise nicht mehr gegeben ist.

¹² Allein die technischen Möglichkeiten befähigen das Individuum nicht, die Technologie entsprechend einzusetzen. Dafür bedarf es den Erwerb von Medienkompetenz (Krotz 2007: 58). Zudem ist anzumerken, dass es sicherlich richtig ist, davon auszugehen, dass der Einzelne selbst entscheidet, welche medialen Kommunikationsformen er in seinen Alltag integriert, dabei aber auch zu bedenken ist, dass er aber auch Teil eines Beziehungsnetzes ist. So kann die Tatsache, dass eine Person bestimmte Medien und damit einhergehende Kommunikationsformen nicht nutzt, dazu führen, dass sie zumindest bei einigen Kommunikationsprozessen außen vor bleibt (Vgl. hierzu auch Schulz 2010: 237f.).

Medienumgebungen für Kinder und Jugendliche gefragt wird (Vgl. zu dieser Thematik auch Krotz 2003b sowie Schachtner 2010). Hatten früher Jugendliche, die Opfer von Übergriffen waren, zumindest nach der Schule ein gewisse Ruhe und die Möglichkeit sich zurückzuziehen, so verlagern sich diese Attacks heute ins Netz, lassen die Klassenkameraden nunmehr ständig präsent sein und dringen somit in die privaten Räume ein. Sie „betreten“ damit einen Ort, der bis dahin noch als Sicherheitszone galt (Vgl. hierzu als Beispiel den Fall von Megan Meier beschrieben von Hauck / Schmieder 2009). Auch wenn Kinder und Jugendlichen Medien zumeist schnell und selbstverständlich in ihren Alltag integrieren, ändert das jedoch nichts daran, dass sie bei der Bewältigung der sozialen Konsequenzen ihrer Mediennutzung auch die Unterstützung der Erwachsenen benötigen.

Während im Fall des Mobbing über das Internet und die damit einhergehenden Möglichkeiten von Täuschung das Ziel haben, einer Person Schaden zuzufügen, sind andere Täuschungen weniger schwerwiegend für Andere und dienen dazu, sich in einem anonymen Raum auszuprobieren. Hierbei sei etwa an das spielerische Experimentieren mit verschiedenen Rollen erinnert (Vgl. hierzu auch Turkle 1998: 288f.). Darüber hinaus bieten zahlreiche Online-Plattformen, allen voran soziale Netzwerke, die Möglichkeit der Präsentation des Selbst. Die sozialen Netzwerke verbinden einerseits mehr oder weniger bekannte Personen miteinander, dienen andererseits aber auch der Inszenierung der eigenen Person. Die Möglichkeiten reichen hierbei vom Ausfüllen eines Profils über das Hochladen von Fotos bis hin zu Kommentaren über momentane Tätigkeiten und Gefühle. Weitere Möglichkeiten der Präsentation des Selbst eröffnen sich etwa durch die Gestaltung einer eigenen Homepage oder das Hochladen eigener Fotografien, von Gedichten und anderen kreativen Ausdrucksformen. Anhand der sozialen Netzwerke lässt sich ebenfalls zeigen, dass der Einzelne selbst darüber entscheidet, was er von sich zeigen möchte und wer Zugang zu den dargebotenen Informationen erhält. In der Folge bildeten sich auch unterschiedliche soziale Netzwerke (zum Beispiel für berufliche Kontakte) heraus, die dem Wunsch des Individuums, nicht immer alle Facetten seiner Persönlichkeit zu zeigen, entsprechen.

Die Mediatisierung des Alltags geht zudem mit einer Ausdifferenzierung der Kontaktmöglichkeiten einher. Neben den fast schon aus der Mode gekommenen Briefen und Postkarten bieten E-mail, Messenger sowie Chats und Foren weitere Varianten für die schriftliche Kommunikation. Der mediatisierte direkte Kontakt zu anderen Personen erfolgt über das Festnetz- und Mobiltelefon oder die Online-Telefonie. Der Gebrauch der Medienangebote für die Kontaktaufnahme und -pflege haben Einfluss auf die sozialen Beziehungen der Menschen. Die medial getragenen Veränderungen können als positiv oder negativ empfunden werden. So ließe sich argumentieren, dass insbesondere durch die neuen Kommunikationstechnologien die Menschen mehr, dafür aber oberflächlichere Kontakte pflegen und immer weniger Wert auf face-to-face-Begegnungen legen, die in Folge dessen immer mehr verarmen. Dem entgegen steht ein anderes Szenarium, wonach die medienvermittelten Formen des Austausches zu einer Intensivierung und Stabilisierung bestehender Beziehungen führen. Zudem besteht die Möglichkeit, mit Personen in Verbindung zu bleiben, deren Spur sich andernfalls verlieren würde, weil zum Beispiel der Brief zwar eine Option wäre, letztlich aber die Zeit zum Verfassen eines solchen fehlt oder der Empfänger verzogen ist. Zwar ist es so, dass der Brief insbesondere durch E-mails Konkurrenz erhalten hat, wie bereits erwähnt, verschwindet dieses Medium aber nicht, sondern bildet seine soziale Bedeutung im Repertoire der zur Verfügung stehenden Medien neu heraus (Vgl. hierzu auch Höflich 2003a: 40f.)¹³. So kann in einem liebevoll gestalteten Brief eine Art Geschenk gesehen werden, signalisiert er doch, dass sich der Verfasser bewusst Zeit genommen und einen gewissen Aufwand betrieben hat (Vgl. zum Aspekt des medialen gift-giving Berg / Taylor / Harper 2005: 273). Eine solche Form der Kontaktpflege mag ebenso beziehungsstabilisierend wirken wie ein wöchentlicher Gruß via E-Mail oder SMS-Nachricht – der Aushandlungsprozess, welches Medium

¹³ Zudem versucht die Deutsche Post mit dem E-Brief den herkömmlichen Papierbrief in das Internet zu integrieren. Wie dieser Dienst angenommen wird, bleibt abzuwarten. Im Gegensatz zur herkömmlichen E-Mail verspricht der E-Brief dank der persönlichen Identifizierung ein sicheres Kommunizieren, das allerdings mit mindestens 55 Cent genauso teuer wie ein normaler Brief ist. Weitere Informationen finden sich unter www.epost.de.

wann zum Einsatz kommt, obliegt den Individuen und auch hier gibt es kein Besser oder Schlechter¹⁴.

Alle Facetten und Ambivalenzen des Mediengebrauchs darzustellen, ist im Rahmen dieser Arbeit nicht zu leisten. Die gewählten Beispiele angefangen beim Kennenlernen verschiedener Realitätsebenen über das mediale Durchdringen von Alltagsräumen und deren Konsequenzen sowie den medialen Varianten der Identitätsfindung und Präsentation des Selbst bis hin zu den Veränderung der Kontaktmöglichkeiten demonstrieren jedoch sehr gut die Vielschichtigkeit der medial getragenen Veränderungen im Alltag. Hierbei zeigt sich, dass Medien erst durch ihre Nutzung und die Bewertung der Nutzung durch das Individuum eine je eigene Bedeutung erlangen. Dabei sind die Aufgaben, die das Individuum in seinem Alltag bewältigen muss, von Bedeutung, gehen sie doch mit bestimmten Herausforderungen einher, die sich zuweilen mit Hilfe von Medien besser meistern lassen. Letztgenannte „betten sich in die jeweilige thematische Struktur der Lebenswelt ein“ und werden entsprechend ihrer spezifischen Funktionalitäten von den Individuen im Alltag eingesetzt (Krotz 1991: 338). Auch wenn es weniger die Medien sind, sondern vielmehr deren Verwendungsweisen, die den Alltag beeinflussen, soll an dieser Stelle auch vermerkt sein, dass es natürlich erst der technischen Geräte bedarf, damit sich mediale Kommunikationsformen herausbilden können.

3.2.2 Medienhandeln in Situationen

Eine Analyse des Mediengebrauchs im Alltag weißt sowohl individuelle als auch situative Aspekte auf. Dabei ist jedoch die Betrachtung des Kontextes, in dem der Mediengebrauch stattfindet, kein optionales Extra, „welches am Ende eines analytischen Prozesses untersucht wird“ (Morley 2010: 41f.). Entsprechend gilt für die vorliegende Arbeit, die Reise in ihren räumlich-zeitlichen Strukturen, aber auch

14 Ähnlich verhält sich dies auch bei Medien, die standardisierte, allgemein adressierte Inhalte zur Verfügung stellen. Einerseits vermag ein eingeschalteter Fernseher die Kommunikation zum Erliegen bringen, andererseits können bestimmte Inhalte wie etwa der sonntägliche Tatort oder Events wie die Fußballweltmeisterschaften einen Grund liefern, um sich zusammenzufinden. Fernsehen kann folglich zum individuell isolierten oder kollektiven Erlebnis werden.

die stattfindenden interpersonalen Kommunikationsformen ebenfalls zu berücksichtigen. Darauf aufbauend stellt sich die Frage nach dem Einfluss der Medien auf die bestehende Interaktionsordnung des öffentlichen Raumes.

Konkret für die Reise in öffentlichen Verkehrsmitteln ist festzustellen, dass es Medien, wie der Zeitung oder dem Buch, gibt, die seit langem in Reisesituationen genutzt werden. In den letzten Jahren sind weitere mediale Angebote hinzugekommen, deren Nutzung im öffentlichen Raum sich allmählich etabliert. Allen voran stellt das Mobiltelefon „ein herausragendes Exempel für eine medial forcierte Veränderung der öffentlichen Kommunikation“ dar, dessen Verwendung „einiges über die Konstitution der öffentlichen Kommunikationsordnung“ verrät (Höflich 2005b: 81 sowie 87). Eben weil mit telekommunikativen Medien wie dem Mobiltelefon „die Gesellschaft eine Raum und Zeit in neuartiger Weise überspannende Infrastruktur“ hinzugewinnt, soll anhand des Mobiltelefons exemplarisch die Bedeutung einer kontextualisierten Betrachtung aufgezeigt werden (Kuhm 2003: 100).

Gleichwohl das Mobiltelefon schon längst „mehr als nur ein Telefon“ (Höflich / Gebhardt 2003: 125) ist, zahlreiche Anwendungsmöglichkeiten vereint und somit ein multifunktionales beziehungsweise hybrides Gerät darstellt (Vgl. Höflich 2005a: 84), geht es vorerst um die im Namen bereits angezeigte Nutzungsweise – das Telefonieren. Zunächst seien zwei mit dem portablen Gerät verknüpfte Eigenschaften erläutert, um die Besonderheiten der neuen Telefonsituation zu verdeutlichen: Zum einen ist das Mobiltelefon ein persönliches Medium, und zwar deshalb, weil es zumeist nur von einer Person genutzt wird und anders als beim Festnetztelefon die Nummer einer bestimmten Person zugeordnet werden kann. Folglich besteht die berechtigte Erwartung, dass bei der Wahl der entsprechenden Nummer auch die betreffende Person das Gespräch annimmt. Zum anderen ist das Mobiltelefon ein portables Gerät. Mittlerweile begleitet es seinen Besitzer ständig, ist fast schon ein „body part“ (Oksman / Rautiainen 2003). Durch seine Ortsunabhängigkeit macht es seinen Besitzer zu einem mobilen Rezipienten, der nun mit Hilfe eines kleinen Gerätes in Kommunikation treten kann, ohne an einen Raum gebunden zu sein (Vgl. Wilke 2004). Diese Entwicklung findet sich auch bei weiteren Medien wie etwa dem

MP3-Player oder dem Notebook und wird zudem durch die Tatsache, dass ein Großteil der Menschen in ihrem Alltag ein hohes Mobilitätsaufkommen aufweist, getragen.

Die permanente Kontaktmöglichkeit wirkt sowohl auf das Individuum und seine Kommunikationsstrukturen als auch auf die Kommunikation im öffentlichen Raum aus. Dabei bringt sie Vor- und Nachteile mit sich. Bei unvorhergesehenen Situationen etwa lassen sich die daraus resultierenden Veränderungen im Tagesablauf dank des portablen Apparates Familienmitgliedern, Freunden oder Geschäftspartnern schnell und ohne großen Aufwand anzeigen. Ebenso mag die mit der permanenten Erreichbarkeit verbundene Möglichkeit, bei etwaigen Unfällen oder bedrohlichen Situationen Hilfe rufen zu können, ein Gefühl der Sicherheit vermitteln. Allerdings kann das portable Telefon auch eingesetzt werden, um anderen Personen kontinuierlich bestimmte Anliegen vorzutragen oder um sie zu kontrollieren. Versucht sich der Telefonbesitzer dem permanenten Kontakt zu entziehen, sieht er sich schnell mit der Situation konfrontiert, seine Nichterreichbarkeit legitimieren zu müssen (Vgl. beispielsweise Burkart 2007: 59f.). Während sich mit der Zeit im privaten Bereich durchgesetzt zu haben scheint, dass ein ausgeschaltetes Telefon nicht zwangsläufig eine Erklärung erfordert, so haben Unternehmen diese Form der Kontaktmöglichkeit zu ihren Mitarbeitern in Form von Diensttelefonen für sich entdeckt (o.A. 2010). Dies wiederum bringt eine Überschneidung von privatem und beruflichem Alltag mit sich. Zudem wirkt sich die ständige Erreichbarkeit auf die Kommunikationsordnung aus, insofern die Personen nicht nur immer, sondern faktisch auch überall mit der Situation konfrontiert werden können, ein Telefonat führen zu müssen.

Von der Dyade zur Triade

Die eben geschilderte Tatsache beeinflusst auf unterschiedliche Weise die Situation. Während ein face-to-face-Gespräch zwischen zwei Personen an einem gemeinsamen Ort stattfindet, befinden sich die Gesprächspartner bei der mediatisierten Interaktion an unterschiedlichen Orten. War beim Festnetztelefon dieser Ort noch bestimmbar, so

gilt dies bei der mobilen Kommunikation nicht mehr. Folglich kann sich die angerufene Person in verschiedenen Situationen befinden, beispielsweise in einem face-to-face-Gespräch. Bei einem eingehenden Anruf entsteht für den Telefonbesitzer „eine doppelte Kommunikationssituation“ (Krotz 2001: 85). Die dyadische Gesprächssituation wird zu einer triadischen Relation zwischen Angerufenem, Anrufer und anwesenden Dritten (Vgl. hierzu auch Höflich 2005c: 27ff.). Bisherige Situationsdefinitionen reichen nicht mehr aus und sind den neuen Gegebenheiten anzupassen (Vgl. Gay et al. 2003: 115). Die bereits eingeführte Darstellung der Kommunikationsbeziehung ist folglich um das Medium und die anwesenden Dritten zu erweitern:

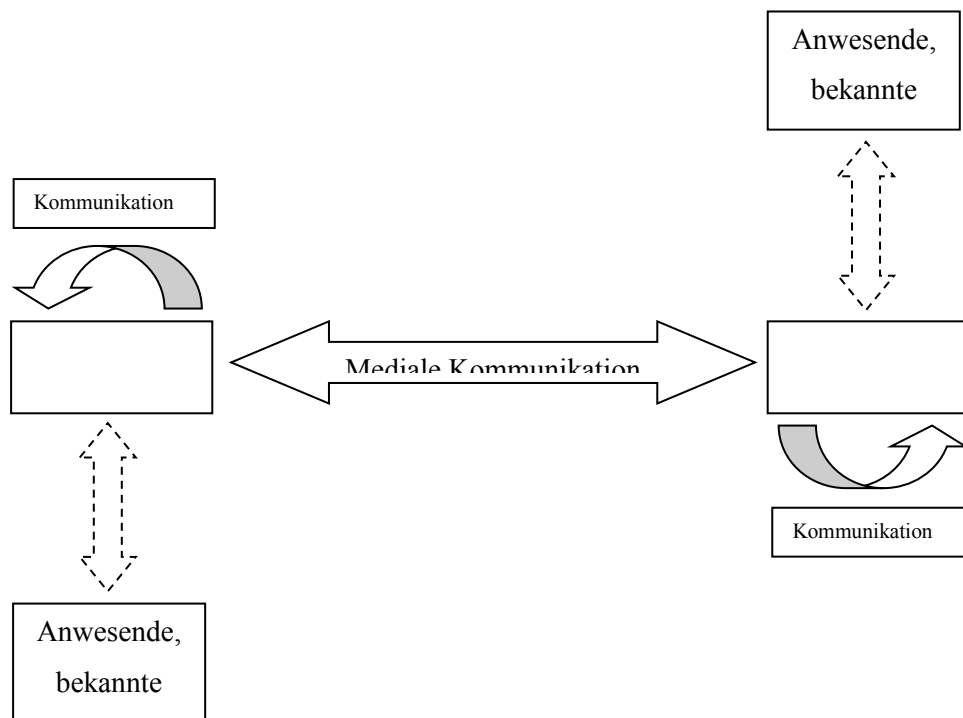


Abbildung III: Mediale und interpersonale Kommunikation

Zur besseren Illustration der Auswirkungen, die mit der neuen Kommunikationssituation einhergehen, wird diese aus der Perspektive der beteiligten Personen beleuchtet. Befindet sich eine Person gerade in einem face-to-face-Gespräch und erhält währenddessen einen Anruf auf ihr Mobiltelefon, steht sie vor der Herausforderung ihre Aufmerksamkeit entsprechend zu verteilen. Eingedenk der Tatsache, dass ein Telefonklingeln zumeist ohne Vorankündigung in die bestehende

Interaktion eindringt, vom Besitzer eine schnelle Reaktion und damit verbunden oftmals einen Wechsel des Engagements verlangt, bedarf es eines Austarierens zwischen beiden Situationen:

In der Regel wird die Mittelperson vor folgendem Dilemma stehen: ist sie dem Partner am anderen Ende des Telefons gegenüber offen und herzlich, wie es ihrer Beziehung zu dieser Person entspricht, muß sie sich in mehr oder weniger unhöflicher Form vor dem anwesenden Gegenüber zurückziehen und doch zugleich offen preisgeben, was eigentlich privat sein sollte; verhält sie sich aber dem Partner am Telefon gegenüber zurückhaltend und reserviert, kann dieser gekränkt sein und darüber hinaus der anwesende Zuschauer das Gefühl haben, es werde etwas verheimlicht.

Goffman 1982: 296f.

Der Kommunikationspartner ist in einer solchen Situation zwar „physically present“, jedoch „absorbed by a technologically mediated world of elsewhere“ (Gergen 2002: 227). Der Interaktionspartner muss sich für diese Zeit ein anderes Engagement suchen. Ein Telefonat kann der anwesenden dritten Person auch neue Facetten seines Gegenübers präsentieren, die ihr zuvor verborgen waren und es vielleicht auch hätten bleiben sollen. Durch die hinzukommende mediale Kommunikation ist der Angerufene „part of two frames“ (Höflich 2003b: 39), die zuweilen nach je eigenen Rollen verlangen (Vgl. etwa Geser 2004: 23). Gleichmaßen gilt bei allen nicht einmaligen Interaktionsbeziehungen das „Gesetz des Wiedersehens“, das heißt, die beteiligten Personen werden ihr Handeln so ausrichten, dass sie die Interaktion und folglich die Beziehung zueinander nicht gefährden (Kieserling 1999: 222). Die angerufene Person sieht sich vor der Herausforderung, seine Aufmerksamkeit so zu verteilen, dass sie die bestehenden Beziehungen zu beiden Kommunikationspartnern nicht gefährdet. Hierzu kann beispielsweise das Gespräch am Telefon auf einen späteren Zeitpunkt verlagert oder nach Beendigung der mediatisierten Interaktion der anwesenden Person eine Begründung für die kurzfristige Verschiebung des Engagements gegeben werden.

Im Gegensatz zur angerufenen Person hat der Anrufer den Vorteil, sich auf das Telefonat und die damit einhergehende Situation einstellen und sein Engagement

entsprechend ausrichten zu können. Gleichzeitig weiß jedoch auch die Person, die anruft, um die unterschiedlichen Kontexte, in denen sich ihr Gesprächspartner befinden kann, was sich etwa in der Begrüßung bei Gesprächen am Mobiltelefon zeigt. Galt es bei Anrufen auf dem Festnetztelefon in Erfahrung zu bringen, wer den Anruf entgegennimmt, ist dies bei der mobilen Telefonie zumeist klar. Hier ist vielmehr von Interesse, den Aufenthaltsort und den persönlichen Kontext der angerufenen Person zu eruieren, um zu einer gemeinsamen Definition der Telefonsituation zu gelangen (Vgl. hierzu auch Höflich 1989: 201 sowie 204, Höflich 2005c: 27ff.).

Für die anwesende dritte Person stellt die doppelte Kommunikation des Gesprächspartners ebenfalls eine Herausforderung dar, da sie sich für die Zeit des Anrufs ein geeignetes Engagement suchen muss. Hier können wiederum Medien eine „tragbare Quelle von Engagement“ sein, „zu der man immer greifen kann, wenn man meint, man müsse eine Beschäftigung haben, aber keine hat“ (Goffman 1971: 58). Eine Beschäftigung für die Dauer der mediatisierten Kommunikation des Gegenübers zu haben, mag dazu dienen, anderen im öffentlichen Raum Anwesenden anzuzeigen, dass man durchaus etwas zu tun hat, sie dient aber auch dazu, dem Gegenüber zu demonstrieren, kein unangebrachtes Interesse an seiner Kommunikation zu haben.

Diese kurze Analyse zeigte bereits, dass der Gebrauch des mobilen Telefons von allen direkt oder indirekt daran beteiligten Personen ein entsprechendes „Situationsmanagement“ (Höflich 2005c: 35) verlangt. Die hierbei möglichen Arrangements gilt es zunächst zu erproben. Dies führt zu neuen Handlungswissen und einer Erweiterung des Repertoires. Unterstützt wird dieser Prozess von Regeln, die dem Individuum Orientierung im Umgang mit dem Medium geben. An dieser Stelle sei nochmals darauf verwiesen, dass ein Medium zwar bestimmte Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung stellt, es letztlich dem Einzelnen obliegt, in einer konkreten Situation davon Gebrauch zu machen. Das heißt, erst indem das Individuum etwas mit dem technischen Gerät macht, wird dieses zu einem bedeutungsvollen kulturellen Bestandteil der Gesellschaft. Bereits Gay et al. stellten für den Walkman fest: „We *do* various things with the Walkman. We make use of it

in certain ways and thus give it significance, meaning and value in cultural life“ (Gay et al. 2003: 17, Hervorhebung im Original). Selbiges lässt sich nun auch für mobile Geräte wie das Mobiltelefon konstatieren. Insofern leitete das Mobiltelefon weniger eine technische als vielmehr eine soziale Revolution ein (Vgl. Lorente 2002: 9).

Der dabei stattfindende soziale Aushandlungsprozess zeigt sich insbesondere, wenn der Blick ausgehend von der Triade auch auf andere im öffentlichen Raum anwesende Personen erweitert wird. Hierbei geht es insbesondere um Fragen nach dem Aufmerksamkeitsmanagement sowie dem Respekt gegenüber anderen Anwesenden. Der erstgenannte Aspekt ist bereits von anderen Medien, wie etwa Zeitungen, Zeitschriften und Büchern, bekannt. Auch sie waren und sind in der Lage den Leser so in ihren Bann zu ziehen, dass er als „Fortbewegungseinheit“ nicht mehr adäquat auf seine Umwelt reagieren kann, es also an der nötigen Aufmerksamkeit mangeln lässt (Goffman 1982: 26ff.). Im Gegensatz zu den eben erwähnten Medien beansprucht das Mobiltelefon zumeist den auditiven Wahrnehmungskanal und dringt damit unwillkürlich auch in den „Lautraum“ anderer anwesender Personen ein (Goffman 1982: 77). Da „neue Technologien dem Menschen Mittel zur Verfügung stellen, einen größeren akustischen Raum zu aktivieren“, ist heutzutage der öffentliche Raum „geradezu durchdrungen von einer medialen Geräuschkulisse“ (Höflich 2010: 105). Anders als bei visuellen Reizen kann sich der Mensch akustischen nur schlecht entziehen (Vgl. hierzu auch Simmel 1995: 730). Auch dieser Sachverhalt ist dem Individuum in seinen Grundzügen durch den Gebrauch des Walkmans bereits bekannt. Mit der Eingliederung dieses Gerätes ging eine Debatte um die angemessene Lautstärke bei dessen Nutzung einher. Eine solche Diskussion begleitete und begleitet auch die Nutzung des Mobiltelefons im öffentlichen Raum. Kommt der portable Apparat hin und wieder „out of place“ (Chambers 1990: 3) zum Einsatz, bringt er den „sense of social order“ (Gay et al. 2003: 115) durcheinander. In diesem Zusammenhang sei noch einmal an die am Mobiltelefon geführten Gespräche erinnert. Durch die Möglichkeit mit einem portablen Gerät zu telefonieren, hat eine vorher fast ausschließlich im häuslichen oder beruflichen Kontext anzutreffende Praxis der medienvermittelten interpersonalen Kommunikation den öffentlichen Raum erreicht. Die in jenen spezifischen Nutzungssituationen etablierten Gebrauchsweisen lassen sich jedoch

nicht einfach für neue Situationen übernehmen, haben sich doch die Rahmenbedingungen für die Kommunikation grundlegend verändert. Während es sich bei der Wohnung zumeist um einen geschützten Raum handelt, zu dem fremde Personen zumeist keinen oder nur kontrollierten Zutritt haben, ist ein Platz oder ein Zugabteil ein Ort im öffentlichen Raum, der von einer Vielzahl einander überwiegend unbekannter Personen genutzt wird (Vgl. hierzu auch Höflich 2005a: 80). In einem solchen Kontext geführte mediatisierte Kommunikation zwingt andere anwesende Personen zuweilen zum Mithören privater Angelegenheiten (Vgl. zum Beispiel Ling 2004: 140ff.). Damit geht auch die Frage einher, was am Mobiltelefon besprochen werden kann und was nicht.

Obgleich der Aushandlungsprozess zwischen dem, was als öffentlich beziehungsweise privat gilt, kein neues, durch die Mobiltelefonie entstandenes Phänomen ist, ließ der Einzug der portablen Geräte in den öffentlichen Raum diese Debatte erneut aufkommen. Tatsächlich kann auch ein von Angesicht zu Angesicht geführtes Gespräch über persönliche Angelegenheit als unpassend und zu laut empfunden werden. Der Unterschied besteht darin, dass sich beide Partner in derselben Situation befinden und sich zumeist hinsichtlich der Lautstärke und der besprochenen Inhalte in der Regel gegenseitig regulieren. Ferner empfinden nicht alle Personen das gezwungene Mithören als störend, sondern es vermag durchaus ihre Neugierde zu wecken. So sitzen die Personen, „die – oft zufällig – den öffentlichen Raum mit den Telefonierern teilen (müssen), mit angestrengt unauffälligen Gesichtsausdruck drum herum“ und lauschen den privaten Inhalten, die „mit Abwesenden am kleinen Gerät“ besprochen werden (Lehnert 1999: 90).

Sennett (1986) mahnte hinsichtlich der Zunahme privater Aspekte im öffentlichen Leben einen durch die Tyrannei der Intimität bedingten Verlust der Öffentlichkeit an. Er argumentiert, dass durch den gesellschaftlichen Entwicklungsprozess die Welt intimer Empfindungen alle Grenzen verlor und eine Trennung zwischen privat und öffentlich nicht mehr möglich ist. In der Folge bleibt der öffentliche Raum entwertet und leer zurück (Vgl. Sennett 1986: 31). Mit Blick auf die eben erwähnten medialen Kommunikationsformen zeigt sich jedoch, dass sich das Verhältnis zwischen privat und öffentlich durchaus verändert, eine völlige Auflösung des öffentlichen Raums

jedoch nicht festzustellen ist. Davon zeugt eben auch der Aushandlungsbedarf, der sich aus den in der Öffentlichkeit geführten privaten Telefongesprächen ergibt. Grundsätzlich ist der Grenzverlauf niemals statisch und folglich immer wieder neu zu bestimmen (Vgl. Rössler 2001: 309). Die Unterteilung der beiden Sphären dient dazu, das private und individuelle Leben vor dem Zugriff von anderen Personen zu bewahren, indem es die Möglichkeit bietet, soziale Distanz herzustellen. Ebenso wie Tabus hilft auch soziale Distanz dabei, dass sich die Individuen im öffentlichen Leben durch private und intime Äußerungen gegenseitig belasten oder gar überfordern (Vgl. Rössler 2001: 323). Bei am Mobiltelefon geführten privaten Gesprächen zum Beispiel ließ sich jedoch immer wieder die Missachtung dieser Grenzziehung ausmachen. Letztlich sind es aber solche Übertritte aus denen das Begriffspaar sein Spannungsverhältnis und damit einhergehend die Voraussetzung für die Bestimmung der beiden Bereiche bezieht. Zudem weisen die Überschreitungen auf den erneuten Verhandlungsbedarf der genannten Grenzen hin. In der Aneignungsphase dieser neuen Kommunikationsform, dem Telefonieren im öffentlichen Raum, wirkte es so, als ob „niemals zuvor [...] Menschen ihr Innerstes so konsequent nach außen gekehrt“ hätten und alles „jederzeit und überall sagbar zu sein“ schien (Lehnert 1999: 17). Dieser Prozess war jedoch nicht auf mobile Endgeräte und damit ermöglichte Kommunikationsformen beschränkt war. Hinsichtlich des Fernsehens etwa zeigte Meyrowitz (1990) wie ein Medium in umgekehrter Richtung auf die Grenzziehung zwischen dem Öffentlichem und Privatem einwirken kann, wenn er beschreibt, wie über das Fernsehen die Öffentlichkeit in den privaten Lebensbereich der Menschen gelangt¹⁵.

¹⁵ Die Spannbreite reichte hierbei von in den 1990er Jahren das Nachmittagsprogramm dominierenden Talkshows wie „Arabella“ oder „Hans Meiser“ über unterschiedliche Gerichtssendungen, zum Beispiel „Richterin Barbara Salesch“ oder „Richter Alexander Hold“, die die Talkshows ablösten, bis hin zu einer Vielzahl von Reality-Formaten. Bei Sendungen wie „Familien im Brennpunkt“ und „Verdachtsfälle“ steht ein bestimmtes Problem in einer Familie oder Beziehung im Mittelpunkt. Anders als bei „Raus aus den Schulden“ mit Peter Zweigat oder „Die Super Nanny“ mit Katharina Saalfrank, wo es letztlich auch um die Lösung von Problemen geht, werden die vermeintlich realen Lebensgeschichten von Laienschauspielerinnen nachgestellt, entführen den Zuschauer also in eine „Pseudo-Realität“, die jedoch durch ihre Orientierung an realen sozialen Problemlagen Identifikationsmomente schafft. Bei Formaten wie „Bauer sucht Frau“ geht es darum, den richtigen Partner zu finden. Der Preis für diese „Dienstleistung“ liegt darin, dass das Publikum Zeuge einer doch sonst privaten Angelegenheit werden darf. Einen Einblick in einen spezifischen Lebensbereich der Menschen liefern Sendungen wie „Das perfekte Dinner“ oder „Mein Garten“ und Lebensprojekte beziehungsweise -entwürfe haben Sendungen wie „Goodbye Deutschland! Die Auswanderer“ zum

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass insbesondere durch die zunehmende Mediatisierung des öffentlichen Raumes sich ein permanent stattfindender gesellschaftlicher „Aushandlungsprozess des Sag-, Zeig- und Verhandelbaren“ beobachten lässt (Weiß 2002: 560). Wie bereits erwähnt, bedeutet dies aber nicht,

dass Grenzen zwischen öffentlich und privat nicht weiter existent oder relevant wären – Grenzziehungen bleiben stets erhalten. Sie sind situativ und temporär und werden durch gesellschaftliches Handeln verschoben.

Weiß 2002: 560

Eine Veränderung der Grenze zwischen dem Öffentlichen und Privaten wirkt sich auch auf das Normalitätsverständnis aus. Haben sich bestimmte Kommunikationsformen erst einmal etabliert, werden sie als normale Handlungspraktik wahrgenommen und dem Stand des Handlungsbedürftigen enthoben. Dieser Prozess nicht auf ein Medium begrenzt, sondern ist in eine gesamtgesellschaftliche Entwicklung eingebettet. Das Mobiltelefon diene hier lediglich als Exempel, um Veränderungen von (öffentlichen) Kommunikationssituationen zu beleuchten.

Die grundsätzliche Problematik, die sich eingedenk neuer medialer Angebote und den damit einhergehen Kommunikationsformen ergibt, ist, dass sie für die „Handelnden Unsicherheit, Orientierungs- und Kontrollprobleme mit sich“ bringen, sie sich also mit einem „gewissermaßen [...] (temporär) reglungsfreien Zustand konfrontiert“ sehen, wo man nicht weiß, „wie man sich zu verhalten hat, weil man nicht weiß, was die (Medien-)Situation bedeutet“ (Höflich 1996: 83f.). Ziel ist es, auch in diesen Situationen wieder Handlungssicherheit zu erlangen. Folglich „sind Hinweise auf den kommunikativen Stellenwert medienbezogener Regeln gerade dann zu erwarten, wenn Technologien neu eingeführt werden“ (Höflich 1996: 83f.). Der Herausbildung eines angemessenen Regelbestandes geht eine Phase der

Thema. Während diese die Geschichte in die natürliche oder zumindest die „inszeniert-natürliche“ Lebensumgebung der Menschen einbetten, geht es Reality-Shows wie „Big Brother“ darum, dass Menschen in eine vorgegebene Umwelt kommen und dann über Wochen hinweg wie Hamster in einem Käfig leben und darum kämpfen am Ende als Einziger im Laufrad übrig zu bleiben.

„Aneignung zwischen Anpassung und Eruption“ voraus, in der sich einzelne Medien auch immer einmal wieder „als ein Störfaktor einer öffentlichen Kommunikation“ erweisen (Höflich 2005a: 84). Die anfänglichen Unsicherheiten gehen zuweilen mit einer Phase des zögerlichen Herantastens einher, bei der die Individuen allmählich beginnen mit den nun gebotenen Möglichkeiten der Kommunikation zu experimentieren (Vgl. hierzu etwa Baumgarten [1931] (1989: 188), die unter Bezug auf das Festnetztelefon von einem „Mutsteigerer“ sprach). Sicherlich mag es genau dabei hin und wieder zu den bereits genannten Grenzüberschreitungen kommen. Dennoch hilft ein solches Ausprobieren, um dem Medium seinen Platz im bereits bestehenden Ensemble zu geben und mit Blick auf den öffentlichen Raum den wieder in Gang gebrachten Aushandlungsprozess des Mach- und Sagbaren voranzutreiben. Die Ergebnisse einer solchen Phase spiegeln sich in neuen Handlungsoptionen und entsprechenden Reglements für diese wider, das heißt, die öffentliche Kommunikationsordnung verändert sich. Die daraus hervorgehenden Regeln schaffen eine Orientierungshilfe für angemessenes Verhalten. Folglich können sich Handlungsrouninen ausbilden, da die Regeln auch situationsübergreifend wirken, indem sie durch ihre Rückbezüglichkeit zu bereits vergangenen und ihre Zukunftsorientierung auf kommende Situationen ein „typisches Handeln“ für „Situationen eines bestimmten Typs“ festlegen und das Individuum somit entlasten (Bahrtdt 1996a: 123f.).

In der „Wiederholung erprobter und bekannter Handlungsmuster in der Interaktion“, die „als Elemente von in gemeinsamen Verhaltenserwartungen abgesicherten Handlungsketten gesehen werden und jederzeit entscheidungsentlastend eingesetzt werden können“, zeigt sich wiederum die „Normalitätskonstruktion im Alltag“ (Soeffner 1989: 17). Normalität geht demnach auch mit Verbindlichkeiten einher und diese neu gewonnene Verbindlichkeit mit Blick auf die medialen Gebrauchsweisen ist wiederum an der Konstruktion von Normalität beteiligt. Das bedeutet nicht, dass es keine Abweichungen mehr gibt beziehungsweise jede Abweichung die kommunikative Ordnung durcheinander bringen würde. Vielmehr ging es darum, zu zeigen, dass Regeln die Chance bieten Handlungsrouninen zu entwickeln. Gleichermaßen gibt es immer auch Handlungen, die sich nicht reglementieren lassen und so mag es Bereiche des täglichen Lebens geben, die eingedenk neu

hinzukommender Medien zwar „nach neuen Regeln verlangen, die aber nicht zwangsläufig auch realisierbar sein müssen, etwa weil eine wirksame soziale Kontrolle ausbleibt“ (Höflich 1992: 179). Anhand der sich etablierenden, medialen Kommunikationsformen im öffentlichen Raum zeigt sich zudem, dass die kommunikative Ordnung und konsequenterweise auch die mit ihr einhergehenden Regeln der Kommunikation keine starren Gebilde sind, sondern eines sozialen Aushandlungsprozesses bedürfen.

Eine Analyse von Kommunikationsstrukturen im öffentlichen Raum hat folglich mögliche anwesende Kommunikationspartner der zentrierten Interaktion und unbekannte Dritte ebenso zu berücksichtigen wie die situativen Gegebenheiten, in die sich das Handeln der Individuen einbettet. Das Schaubild zur medialen und interpersonalen Kommunikation ist um die genannten Aspekte zu erweitern und erhält dann folgende Gestalt:

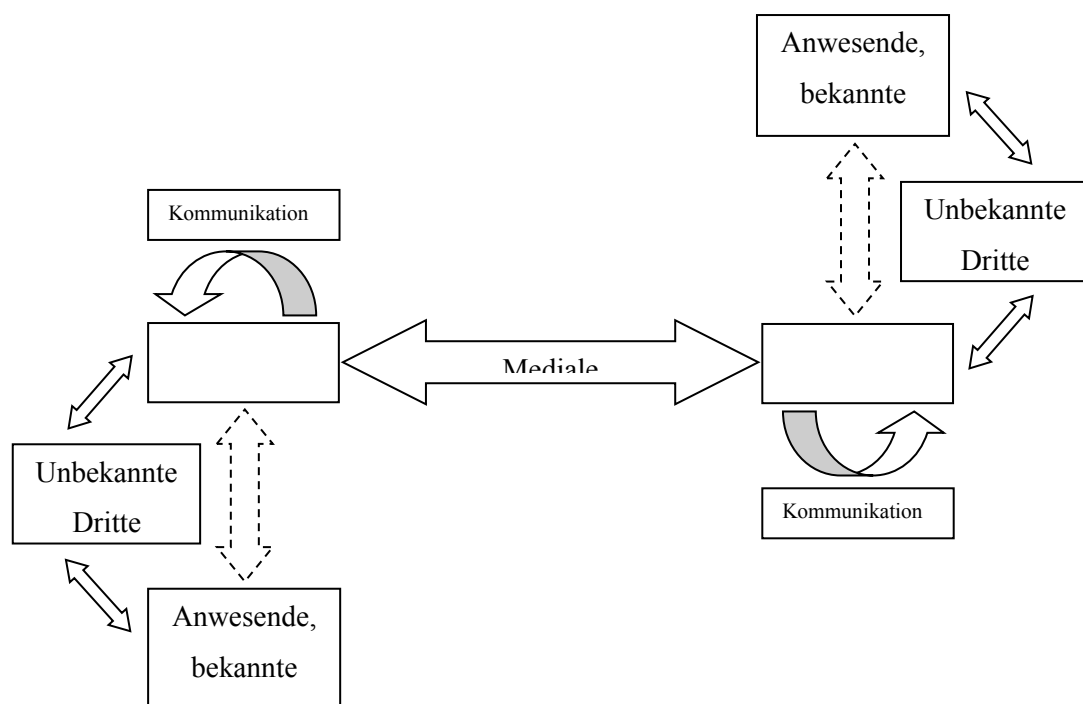


Abbildung IV: Kontextualisierte Kommunikation

3.3 Die Verbindung von Mobilität und Kommunikation

Abschließend sei auf die Verbindung von Mobilität und Kommunikation eingegangen. Die theoretische Betrachtung der Reisesituation ergab, dass sich die Gesellschaft durch ein hohes Maß an Mobilität auszeichnet und den Einzelnen mit unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen konfrontiert. Die Ausgestaltung des Alltags bringt Menschen in Bewegung. Dies führt zu einer Vergrößerung des sozialen Handlungsraumes. Die daraus resultierenden Interaktionen „mit Fremden bzw. nur mit partiell bekannten Personen – also die Prozesse der Vergesellschaftung – erweitern die Zahl und die Reichweite der Interaktionen“ (Rosenbaum 2007: 553).

Darüber hinaus eröffnen mediatisierte Formen der Interaktion zusätzliche Kommunikationsmöglichkeiten und erweitern damit den Handlungsspielraum erneut. Der heutige Alltag ist also nicht nur in dem Sinne mobil, dass sich die Menschen zwischen unterschiedlichen Orten bewegen, sondern auch kommunikative Verbindungen zu entfernten Räumen aufbauen. Zudem sind die Orte der Mobilität beispielsweise öffentliche Verkehrsmittel medial durchdrungen.

Es bestehen zahlreiche Wechselbeziehungen zwischen Mobilität – verstanden als Form der physischen Fortbewegung – und medialen Kommunikationsmöglichkeiten. Beispielsweise ermöglichen ausdifferenzierte Steuerungssysteme komplexe Mobilitätsprozesse. Zugleich lässt sich mit mobilen Diensten bei Störungen und Unfällen schnell Hilfe organisieren oder sie werden wie im Fall des geplanten Gerätes für eCalls bei schweren Autounfällen zum Lebensretter. Ferner nutzen Individuen mediale Formen der Kommunikation für die Organisation ihrer physischen Mobilität. Hierbei sei an die verschiedenen Möglichkeiten etwa des Ticketkaufs im Internet oder die unterschiedlichen Servicedienste, mit denen sich der Reisende beispielsweise darüber informieren kann, wann der nächste Bus kommt, erinnert. Eine weitere Verbindung zeigt sich in der medialen Darstellung von Mobilität etwa, wenn es zu größeren Unfällen kommt. Bei der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln, einer Form von Mobil-Sein, tritt die Verbindung sowohl in der medialen Ausgestaltung dieser Räume als auch in den dort stattfindenden mediatisierten Handlungspraktiken der Reisenden hervor. Hepp (2006) spricht in diesem Zusammenhang von Formen kommunikativer Mobilität.

Die Tatsache, dass der heutige Alltag nicht nur ein Medienalltag, sondern auch ein mobiler ist, gibt der vorliegenden Studie ihren Untersuchungsrahmen: Sie fragt konkret danach, wie die Phase des Mobil-Seins ausgestaltet wird. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den in der Situation des Reisens anzutreffenden Arrangements. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verlangt von den Individuen, dass sie sich in einen öffentlichen Raum begeben, sich also physisch einer Situation aussetzen, über die sie nur eine geringe Kontrolle haben (Vgl. auch Goffman 1982: 428). Das Besondere hierbei ist, dass anders als bei einem öffentlichen Platz die Möglichkeiten begrenzt sind, diese spezifische Kontexteinheit zu verlassen. Da sich in öffentlichen Verkehrsmitteln zumeist mehrere einander unbekannte Personen für eine bestimmte Zeit einen abgegrenzten, öffentlichen Raum teilen, werden diese zu einem zu einem Schauplatz sozialer Interaktion. Hier zeigt sich wie kopräsent Reisende ihre gemeinsame Anwesenheit arrangieren, sie das Nichts-Tun beziehungsweise das Warten auf das Ziel gestalten (Vgl. Hirschauer 1999: 221). Dem Individuum stehen unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung, um die Phase des Verharrens auszugestalten und einen Mehrwert zu geben. Eingedenk zunehmender mediatisierter Handlungsoptionen erweitert sich das Spektrum an Handlungsoptionen kontinuierlich. Eine Tatsache, die wiederum Auswirkungen auf die Situation des Reisens, aber auch auf die persönliche Alltagsführung der Reisenden hat. So ist es während des Mobil-Seins möglich, physisch abwesende Personen zu kontaktieren. Außerdem ist festzustellen, wie neben den „stillen“ und seit langem auch im öffentlichen Raum auszumachenden Kommunikationspraktiken, beispielsweise dem Lesen, zahlreiche weitere hinzukommen, die einen mehr oder weniger großen Lautraum beanspruchen und in der Folge entsprechende Kommunikationsformen herausbilden. Mit diesem Prozess geht auch eine Veränderung der öffentlichen Kommunikationsordnung einher. Er bringt zudem neue Normalitäten hervor und fragt nach dem Grenzverlauf zwischen öffentlich und privat.

Die erwähnten medialen Handlungen, die kommunikativen Arrangements zwischen den Reisenden sowie deren Beziehung zu den gegebenen räumlichen Bedingungen machen öffentliche Verkehrsmittel zu einem sozialen Interaktionsraum, der nicht statisch ist, sondern dynamisch auf die dort stattfindenden Handlungen reagiert.

4. Stand der Forschung und forschungsleitende Fragen

Die in der vorliegenden Studien untersuchten interpersonalen und mediatisierten Formen der Interaktion in öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich erst dann richtig einordnen, wenn die situativen Bedingungen der Reisesituation bei der Analyse Berücksichtigung finden. Denn nur eine kontextsensitive Sicht ermöglicht es, erlaubt es den Handlungsrahmen bei der Analyse zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang sei an eine ältere Studien erinnert, die im Kontext der Chicago School of Sociology entstanden sind. *The unadjusted girl* von Thomas (2006, zuerst 1923) untersuchte die Jugendkriminalität unter Frauen. In diesem Werk entwickelte er gleichermaßen sein Konzept der Definition der Situation. Thomas ging davon aus, dass es vor jeder selbst bestimmt vorgenommenen Handlung eine Phase des Überlegens und Abwägens gibt, die er als Definition der Situation beschrieb und die nicht zwangsläufig mit den Situationsdefinitionen anderer Personen übereinstimmen musste. Personen orientieren ihr Handeln an unterschiedlichen Aspekten. So verwies bereits Thomas auf die Bedeutung der Perspektivübernahme, also die Orientierung am Anderen, und des Kontexts bei der Situationsdefinition.

Wie in den theoretischen Überlegungen bereits ausgeführt, bieten die Arbeiten von Goffman (1971, 2002) einen reichen Fundus an detaillierten Analysen menschlicher Kommunikation und Interaktion. Hierbei fand aber immer auch die Situation, in der sich die Handlung vollzog, Berücksichtigung. An dieser Stelle sei vor allem seine ethnographische Studie auf den Shetland Inseln hervorgehoben, in der er verschiedene Settings hinsichtlich der dort ablaufenden Interaktionen und Arrangements zwischen den Anwesenden untersuchte. Wesentliche Aspekte der so entstandenen, aber unveröffentlicht gebliebenen Dissertationsschrift *Communication Conduct in an Island Community* flossen in seine Werke *Wir alle spielen Theater* und *Verhalten in sozialen Situationen* ein. Im erstgenannten Werk zeigte er, die Sprache aus der Welt des Theaters nutzend, wie Menschen im Kontakt zu anderen sich auf unterschiedliche Weise präsentieren, also verschiedene Rollen einnehmen. Das

Individuum handelt orientiert am Anderen. Neben der großen Bühne, auf der die Handlungen stattfinden, stehen aber auch Rückzugsmöglichkeiten (Hinterbühne) zur Verfügung. In *Verhalten in sozialen Situationen* beschrieb Goffman Strukturen und Reglements für die Interaktion im öffentlichen Raum. Dabei berücksichtigt er sowohl Begegnungen zwischen einander bekannten als auch unbekannten Personen und zeigte, dass es immer wieder zu unvorhergesehenen Ereignissen im Miteinander kommen kann, auf die es zu reagieren gilt. Hierbei wurde deutlich, dass die Individuen auch in diesen Situationen nicht hilflos sind, sondern sie handelnd (neu)gestalten.

Eine weitere Untersuchung, die sich mit Interaktionsstrukturen auseinandersetzt und diese im jeweiligen Kontext verortet, ist die berühmte Beobachtungsstudie *Street Corner Society* von Whyte (1996). In dieser beschrieb er unterschiedliche Banden im Bostoner Stadtteil North End, der überwiegend von italienischen Immigranten bevölkert wurde. An dieser Stelle sei insbesondere der erste Teil des Buches erwähnt, in dem er das Leben und die Alltagsgestaltung der unterschiedlichen Banden, von ihm als „corner boys“ und „college boys“ bezeichnet, ausführte. Whyte zeigte die Schwierigkeiten, die sich für die Interaktion ergeben, wenn Individuen ihren Handlungen unterschiedliche Reglements zugrunde legen. Die genannten Studien demonstrieren eindrucksvoll, wie eine kontextualisierte, empirische Arbeit auf der Mikroebene aussehen kann. Ihnen ist gemein, dass darin konkrete Situationen analysiert werden, in denen Menschen als handelnde Individuen auftreten. Diese Arbeiten lassen ein Bild von einer Situation entstehen, wie sie in der Form heute nicht mehr anzutreffen ist, und machen somit Gesellschaft in ihrem Sein und Werden erleb- und nachvollziehbar.

Bereits die Studie *Street Corner Society* behandelte neben der Interaktion zwischen Anwesenden auch mediale Kommunikationspraktiken. Zu dieser Thematik existieren eine Reihe von Forschungsarbeiten, die je unterschiedliche Ausgangspunkte wählen, etwa eine bestimmte Personengruppe oder aber ein Medium. Gebhardt (2008) lieferte einen guten Überblick über die unterschiedlichen Perspektiven kommunikationswissenschaftlicher Arbeiten zur Erforschung interpersonalen,

telekommunikativen Handelns. Hierfür unterschied er zwischen technik-, individuum- sowie kultur- und kontextzentrierten Arbeiten.

Im Folgenden werden eine Auswahl an Abhandlungen zu medialen Praktiken vorgestellt, wobei der Schwerpunkt auf Studien liegt, die sich mit dem Medienhandeln im öffentlichen Raum auseinandersetzen.

Zunächst sei der Fokus nochmals auf das Mobiltelefon gerichtet. Die Nutzung des mobilen Telefons führte und führt auch heute noch zu unterschiedlich starken eruptiven Momenten, faktisch zu im öffentlichen Raum beobachtbaren kleinen Krisenexperimenten. Der Forscher erhält durch die öffentliche Nutzung des portablen Geräts Zugang zu vielen Nutzungssituationen, kann also das Medienhandeln und das Aushandeln über dessen Gebrauch in situ beobachten und analysieren. Mittlerweile gibt es eine Reihe von Monographien, die unterschiedliche Aspekte der Mobilkommunikation aufgreifen (zum Beispiel: Brown / Green / Harper 2002, Caron / Caronia 2007, Katz 2008, Kavoori / Arceneaux 2006, Ling 2004, Ling / Campbell 2009). Palen, Salzman und Youngs (2000) zeigten, wie schnell neue Nutzer das Mobiltelefon in ihren Alltag integrierten, was sich wiederum nachhaltig auf diesen und die jeweiligen Situationen auswirkte. Das Mobiltelefon als Exempel nehmend gab bereits Ling (2004) mit *The Mobile Connection* einen systematischen Überblick über die Auswirkungen der Telefonnutzung auf den Alltag, den er nunmehr als einen mobilen Alltag beschrieb. Hierbei verwies er sowohl auf positive Effekte, die sich beispielsweise in der Vereinfachung der Koordination zeigten als auch auf negative Auswirkungen des Mobiltelefons, etwa die unangebrachte Nutzung in bestimmten Kontexten. Um die Bandbreite der Arbeiten zu illustrieren: Oksman und Rautiainen beispielsweise blickten auf bestimmte Personengruppen und analysierten zunächst die Bedeutung des Mobiltelefons für finnische Jugendliche (Oksman / Rautiainen 2003) und später dann auch für die Gruppe der Senioren (Oksman / Rautiainen 2005), kulturelle Aspekte der Mobilkommunikation fanden im Sammelband *Perpetual Contact* von Katz und Aakhus (2002) Berücksichtigung, die Verbindung zwischen dem Mobiltelefon und der Mode untersuchte Sugiyama (2010), die emotionalen Aspekte des Mobiltelefongebrauchs diskutierte Vincent (2003) und die

Beziehung zwischen Mobiltelefon und Selbstpräsentation war Forschungsgegenstand bei Fortunati (2005).

Im deutschsprachigen Raum befassten sich unter anderem Burkart (2000, 2007), Geser (2006), Glotz et al. (2006) sowie Höflich (zum Beispiel 2009, 2005b, 2003b) mit der Bedeutung des Mobiltelefons für den Alltag der Menschen und den gesellschaftlichen Herausforderungen, die sich daraus ergeben. Burkart beleuchtete in einem früheren Aufsatz die Auswirkungen des Mobiltelefons auf den kommunikativen Alltag der Menschen. Seine theoretischen Überlegungen fasst er in der Monographie *Handymania* zusammen. Hierin erläuterte er die Auswirkungen des Mobiltelefons auf die sozialen Beziehungen der Menschen. Ein weiterer Schwerpunkt des Werkes lag auf den Herausforderungen für die Kommunikation im öffentlichen Raum. Dafür griff Burkart auf seine bereits 2000 getroffene Unterscheidung von unterschiedlich störanfälligen Situationen zurück, um zu zeigen, dass Situationen die Handlungsmöglichkeiten der Menschen strukturieren und sich ein entsprechendes Gefüge auch eingedenk des Mobiltelefongebrauch herauskristallisiert. Burkart sah die sich vollziehende Integration des Mediums in die öffentliche Kommunikationspraxis nicht als etwas an, das einfach so passiert, sondern durch ein entsprechendes Handeln der Personen vollzogen wird.

Höflich besprach in seinen Werken unterschiedliche Aspekte der Mobilkommunikation. Eine Analyse der Telefonsituation erfolgte in *Part of Two Frames* (Höflich 2003b, detaillierter 2005c). Ausgehend von der Tatsache, dass Telefongespräche an vielen Orten und damit in vielen unterschiedlichen Situationen realisiert werden können, deckte er die Konsequenzen sowohl für den Mobiltelefonbesitzer aber auch für die direkten und medial vermittelten Anwesenden auf. In *A Certain Sense of Place* (2005d) thematisierte Höflich ausführlich die Wechselbeziehungen zwischen mediatisierter Kommunikation und dem öffentlichen Raum. Er erläuterte wie der öffentliche Raum durch die Nutzung des Mobiltelefons medial durchdrungen wird, Störungen dabei nicht ausbleiben, die wiederum Folgen für die Kommunikationsordnung haben. Gleichzeitig attestierte er den Telefonnutzern ein gewisses Gespür für den Ort und die Situation, in der sie die mediatisierte Kommunikation stattfinden lassen. Höflich arbeitet heraus, dass der

Gebrauch des Mobiltelefons eine Mediensituation schafft, die von den bisher bekannten Situationen öffentlicher Kommunikation abweicht und es zu einer Veränderung der sozialen und kommunikativen Arrangements im öffentlichen Raum kommt.

Wie diese Arrangements konkret aussehen, ist eine empirische Frage, der in zahlreichen Studien über mediale Praktiken im öffentlichen Raum nachgegangen wurde (zum Beispiel: Kopomaa 2000, Ling 1997 sowie 2002, Höfllich 2006, Höfllich / Gebhardt 2005, Humphreys 2005). In *One can talk about common manners!* setzt sich Ling (1997) mit Hilfe von Gruppen- und Onlinediskussionen mit der Nutzung des Mobiltelefons in Restaurants auseinander und stellte die Frage, wo die Grenze zwischen akzeptablem und unangemessenem Mediengebrauch liegt. Die Beobachtungsstudie *The social juxtaposition of mobile telephone conversations and public spaces* führte Ling (2002) an öffentlichen Orten (unter anderen in Einkaufszentren, auf offener Straße oder in öffentlichen Verkehrsmitteln) durch. Im Zentrum dieser Untersuchung stand die Frage, inwieweit der öffentliche Gebrauch des Mobiltelefons die Interaktion zwischen einander bekannten Personen beeinflusst und ob anwesende Dritte sich gestört oder gar peinlich berührt fühlen, wenn sie private Telefonate gezwungenermaßen mit anhören müssen. Dabei kam er zu dem Schluss, dass der öffentliche Gebrauch des portablen Telefons bereits bestehende Höflichkeitsformen tangiert. Da es für das öffentliche Telefonieren bis auf einige Ausnahmen noch keine etablierten Regeln gibt, bedarf es nach Ling einer Erweiterung der bereits vorhandenen Richtlinien.

Das durch die Mobilkommunikation berührte Spannungsverhältnis privater und öffentlicher Kommunikation untersuchten Höfllich und Gebhardt (2005) aus einer kulturvergleichenden Perspektive. Hierbei ging es sowohl um die eigene Mobiltelefonnutzung als auch die Wahrnehmung des Medienhandelns unbekannter Personen durch die Studienteilnehmer. Dabei zeigte sich einerseits, dass die Personen ihr Handeln mit Blick auf andere Anwesende ausrichten und andererseits, dass es Orte gibt, an denen die Telefonnutzung besonders stört (siehe ebenfalls zum Thema der Grenzverschiebung von öffentlich und privat: Höfllich / Hartmann 2007).

Eben weil das Mobiltelefon allorts einsatzbereit ist, bedarf es einer entsprechenden Kontextualisierung zu Beginn der mediatisierten Kommunikation. Mit dieser Thematik beschäftigten sich Laurier (2001) und Weilenmann (2003a). Laurier sprach von einer verloren gegangenen Verbindung zwischen der Person und dem Ort, da mit dem Mobiltelefon eine bestimmte Person angerufen wird, die sich faktisch überall befinden kann. Mit Hilfe einer Eröffnungssequenz illustrierte er die Notwendigkeit, das Mobiltelefon in einen Kontext zu stellen, und wie sich dieses Wissen dann auf den weiteren Gesprächsverlauf auswirkte. Weilenmann betrachtete in ihrer Studie, wie die Aspekte Ort, Aktivität und Verfügbarkeit miteinander verwoben sind und eine entscheidende Rolle für den Verlauf von Mobiltelefongesprächen spielen. In einer weiteren Studie machte Weilenmann zusammen mit Leuchovius (2004) Vorschläge, wie ein Design für standortbezogene Dienste aussehen könnte. Hierfür analysierten sie die unterschiedlichen Strategien der Menschen, ihren Standort im öffentlichen Raum medial zu kommunizieren. Ein Ort ist für die Menschen mehr als nur eine Koordinate auf einer Karte. Sie schreiben ihm eine je eigene Bedeutung zu und machen ihn damit zu einem sozial geprägten Ort. Eben diese Tatsache gilt es, so Weilenmann und Leuchovius, bei der Entwicklung entsprechender Technologien mit zu berücksichtigen.

Die Nutzung des Mobiltelefons wirkt sich wie bereits angedeutet auch auf den öffentlichen Raum und die Personen, die dort zugegen sind, aus. Eine genaue Analyse der Bewegungsstrukturen und Nutzungsformen des Mobiltelefon auf einer italienischen Piazza erfolgte in einer Beobachtungsstudie von Höflich (2006). Während einige Personen sich auf dem öffentlichen Platz eine Art Nische für ihre Gespräche suchten, überquerten andere den Platz telefonierend oder liefen oftmals Kreise ziehend auf dem Platz herum. Die Untersuchung lieferte die empirische Bestätigung, dass der Gebrauch des Mobiltelefons sich durchaus auf bestehende Situationen auswirkt (zum Beispiel entstehen neue Bewegungsstrukturen), gleichzeitig aber auch ein Gespür für den Ort auszumachen ist, was entsprechende Arrangements für die Nutzung des portablen Apparats im öffentlichen Raum zur Folge hat. Eine kulturvergleichende, longitudinale Studie zur Mobiltelefonnutzung im öffentlichen Raum liefert Lasén (2005). Hierzu führte sie in den Jahren 2002 und 2004 Beobachtungen und Interviews in London, Madrid und Paris durch. Bereits bei

der Analyse der Daten von 2002 zeigte sich eine allgemeine Akzeptanz des Mobiltelefons. Zwei Jahre später war der portable Apparat scheinbar fest in den Alltag integriert, was sich in einem routinierten Umgang widerspiegelte. Die Gewöhnung beziehungsweise der fortgeschrittene Aushandlungsprozess äußerte sich beispielsweise in Spanien in einer an die Umgebung angepassten Lautstärke bei der Nutzung. So war im Vergleich zum ersten Erhebungszeitraum die Lautstärke bei der Nutzung in öffentlichen Verkehrsmitteln niedriger. Zudem erfolgte die Nutzung des Telefons unter Berücksichtigung der Situation, also auch mit Rücksicht auf Andere.

Eben dieses Wissen mündete in eine entsprechende Definition der Situation und folglich auch Nutzung des Mobiltelefons ein. Höflich (2009) führte im öffentlichen Raum eine Art Krisenexperiment durch, bei dem eine mit der Studie vertraute Person in einem Café oder Biergarten einen Anruf erhielt, den sie nicht annahm. Die Personen empfanden die Situation besonders dann als stressig und unangenehm, wenn sie vermuteten, dass ihr Telefonklingeln eine Störung darstellte und sie zu viel Lautraum in Anspruch nahmen. Gab es hingegen weitere Geräuschquellen empfanden sie das klingelnde Telefon auch als weniger schlimm und konnten die Situation besser aushalten. Die Erkenntnisse belegten, dass die Definition der Situation in Abhängigkeit vom jeweiligen Kontext und in Orientierung an den vermuteten Erwartungen Anderer erfolgt.

In diesem Zusammenhang sei auch an die Forschungsarbeit von Gay et al. (2003) zum Walkman erinnert. Bereits mit diesem portablen Abspielgerät kam eine neue Geräuschquelle zum öffentlichen Lautraum hinzu, was sich auch auf die Kommunikationsordnung auswirkte und nach entsprechenden Regeln für dessen Gebrauch verlangte.

Krotz (2007) untersuchte das Fernsehen im öffentlichen Raum. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Fernsehen im öffentlichen Raum einen vorübergehenden Charakter hat und die Menschen einen Ort nur selten wegen eines aufgestellten Apparates aufzusuchen oder ihr Verhalten deswegen ändern. Die Fernseher sind so angebracht, dass sie die Personen nicht bei der Tätigkeit stören, die für das Aufsuchen des jeweiligen Raumes ausschlaggebend war. Das Fernsehen wahrt also

die Intention des Ortes und berücksichtigt dementsprechend auch die dort gültigen Regeln.

Die durch die technischen Neuerungen hervorgebrachten Veränderungen bestehender und die Herausbildung neuer Kommunikationsräume beleuchtet der Sammelband von Funken und Löw (2003). Zudem sei angemerkt, dass sich mittlerweile auch immer mehr Publikationen finden, die nicht ein bestimmtes Medium, sondern ein Set an Medien in den Blick nehmen, deren Nutzung und Auswirkungen auf verschiedene Alltagsbereiche sowie gesellschaftliche Zusammenhänge reflektieren (zum Beispiel: Couldry / Livingstone / Markham 2007, Hamill / Lasén 2005, Höflisch et al. 2010, Kleinman 2007, Ling / Pedersen 2005, Linke 2010, Messaris / Humphreys 2006, Silverstone 2005, Vincent / Fortunati 2009).

Die zunehmende Mobilität und die mediale Ausgestaltung von Mobilität thematisierten ebenfalls einige Forschungsarbeiten. Eine theoretische Grundlage bildet hier das Konzept der Kommunikativen Mobilität von Hepp (2006), dass darauf abzielt, die Beziehung zwischen mediatisierten Kommunikationsformen und einer zunehmenden lokalen Mobilität in der gegenwärtigen Gesellschaft zu fassen. Hierbei berücksichtigt er sowohl, den Aspekt, dass Medienangebote im zunehmenden Maße mobil werden als auch die Tatsache, dass mittlerweile immer mehr stationäre Medien sich auf Menschen in Bewegung richten.

Weilenmann (2003b) untersuchte in *Doing Mobility* unterschiedliche Mobilitätsformen. In fünf Studien zeigte sie wie Mobilität durch mediale Angebote unterstützt, erleichtert und auch verändert wird. Ling und Haddon (2003) analysierten die Auswirkungen mobiler Kommunikation auf das Reiseverhalten der Menschen und verdeutlichten, dass mobile Kommunikation zu einer Erhöhung, Veränderung aber auch Verringerung von Reiseaktivitäten führen kann. Bereits zuvor erörterte die COST269 Mobility Workgroup (2001), der auch Haddon angehörte, die Wechselbeziehungen zwischen mobilen Kommunikationstechnologien und physischer Mobilität.

Einige Untersuchungen sind explizit der Situation des Reisens gewidmet. Lyons, Jain und Holley (o. J.) analysierten, womit sich Personen während der Fahrt beschäftigen

und wie sie die Fahrzeit wahrnahmen. Lesen und aus dem Fenster schauen waren die Haupttätigkeiten der über 25.000 befragten Personen. Hierbei gab es jedoch Unterschiede hinsichtlich der Art der Lektüre, des Reisegrundes, der Reiselänge und auch des Alters. Interessant war zudem, dass selbst wenn die Reisenden mobile Geräte wie Laptop oder Mobiltelefon bei sich hatten, ein Großteil diese nicht während der Reise nutzte. Die Befragten gaben allerdings an, die Geräte würden die Reisequalität verbessern. Womöglich führten das Vorhandensein und die damit einhergehende Handlungsoption bereits zu einer positiven Bewertung, auch wenn das Gerät letztlich nicht zum Einsatz kam. Die Reisezeit empfand ein Großteil der Befragten als sinnvoll genutzt.

Jain und Lyons (2008) setzten sich in einem späteren Aufsatz noch einmal dezidiert mit der Wahrnehmung der Reisezeit auseinander. Ausgehend von dem oftmals anzutreffenden Argument, die Reisezeit würde von den Passagieren als Belastung empfunden, zeigten sie eine andere Sicht auf die Zeit des Reisens. Diese lässt sich, so Jain und Lyons, nicht nur auf den ökonomischen Aspekt reduzieren. Die Reisezeit planen die Menschen aktiv bei der Organisation von alltäglichen Aktivitäten und den Arbeitsaufgaben ein. Sie bietet eine Phase der Vorbereitung auf das Kommende beziehungsweise der Ruhe. Gleichzeitig ist für die Wahrnehmung der Reisezeit der Kontext entscheidend.

Eine ethnographische Studie über die Verwendung neuer Kommunikationstechnologien auf Reisen lieferte Mascheroni (2007). Hierfür untersuchte sie so genannte Rucksacktouristen und zeigte, dass diese ihre physische Abwesenheit durch die Möglichkeiten virtueller Mobilität kompensierten. Über unterschiedliche Kommunikationstechnologien pflegten sie ihre bestehenden Beziehungen. Gleichzeitig war es ihnen auf diese Weise auch möglich, mit anderen Reisenden, die sich in einer ähnlichen Situation befanden, in Kontakt zu treten oder zu Personen, die sie unterwegs kennenlernten, den Kontakt aufrecht zu erhalten. Mit der genannten Thematik beschäftigten sich auch White und White (2008) und zeigten, dass die Möglichkeit mit Freunden, Verwandten und Bekannten medial verbunden zu sein, bereits bei der Reiseplanung mitgedacht wurde. Zudem demonstrierten sie die unterschiedlichen Bedeutungen kommunikativer Praktiken.

Während die Kommunikation am Telefon einen stärkeren emotionalen Charakter hat, dienen Textnachrichten dazu, die physisch Abwesenden auf spielerische und spontane Weise an den persönlichen Erlebnissen der Reise teilhaben zu lassen. Beide Formen des Kontakts wirken beziehungsstabilisierend.

Watts (2008) erläuterte anhand einer beobachteten Zugreise durch England wie sich zum einen die Passagiere mit den vorgegebenen räumlichen Gegebenheiten arrangieren und wie sie zum anderen die Reisezeit ausgestalten. Den Aspekt des mobilen Arbeitens in einen mobilen Raum (hier: im Zug) beleuchteten Axtell, Hislop und Whittaker (2008). Die technischen Möglichkeiten standen faktisch immer und überall bereit, sodass ein mobiles Arbeiten möglich wäre. Es bedarf allerdings nicht nur der technischen Voraussetzungen. Allerdings spielen auch andere Aspekte, wie Lautstärke, Privatsphäre oder auch die Bewegung des Zuges eine bedeutende Rolle, wenn es darum geht, in welcher Form mobiles Arbeiten stattfinden kann. Damit zeigte die Studie insbesondere, dass nicht nur die potenzielle Möglichkeit mittels eines Mediums oder eines Sets an Medien mobil arbeiten zu können ausreicht, um dies auch in jedem Kontext zu realisieren. Paragas (2005) analysierte die Mobilkommunikation in den öffentlichen Verkehrsmitteln von Manila. Grundsätzlich zeichnet sich der öffentliche Raum in Manila durch einen erhöhten Lautstärkepegel aus. So ist es oftmals nicht so, dass ein Gespräch am Mobiltelefon die Ruhe durchbricht, sondern es vielmehr darum geht, sich gegenüber anderen Geräuschquellen durchzusetzen, um ein Gespräch realisieren zu können. Auch für die öffentlichen Verkehrsmittel stellte Paragas fest, dass ein Mobiltelefongespräch in diesem Kontext eine akzeptierte Praxis ist, gleichermaßen aber im Gegensatz zu anderen öffentlichen Räumen ein erhöhter Aushandlungsbedarf besteht und nicht alles möglich ist. Hierfür bedarf es entsprechender Regeln hinsichtlich der Lautstärke, der Länge und des Inhalts eines Telefongesprächs. Die kommunikativen Arrangements in öffentlichen Verkehrsmitteln standen im Mittelpunkt der Untersuchung von Okabe und Ito (2005). Sie beobachteten in unterschiedlichen Zuglinien Japans die Kommunikation und das Handeln der Reisenden und führten darüber hinaus 24 Interviews mit Mobiltelefonbesitzern. Hinsichtlich der Lautstärke gibt es klare Regeln, die durch die Verkehrsbetriebe, etwa über Plakate, kommuniziert werden. Leise Kommunikationsformen, wie das Schreiben einer

Kurznachricht, sind akzeptierte Handlungspraktiken, ein Telefonat hingegen gilt als störend. Das hängt wohl auch damit zusammen, dass das Mobiltelefon in Japan schon immer einen schlechten Ruf hatte, wenn es um dessen Nutzung als Telefon im öffentlichen Raum ging. Aber auch die japanische Studie belegte, dass durchaus ein Wissen über die Regeln, hier bezüglich der Lautstärke herrscht, doch erst in der konkreten Situation entschieden wird, ob ein eingehender Anruf dennoch angenommen wird.

Forschungsleitende Fragen

Der Forschungsstand verdeutlicht unterschiedliche Formen sich mit interpersonaler oder mediatisierter Kommunikation auseinanderzusetzen. Hinsichtlich medialer Handlungspraktiken ist insbesondere der Gebrauch des Mobiltelefons gut erforscht. Der Prozess der Mediatisierung beschränkt sich jedoch nicht auf ein Medium, sondern ist ein Wandlungsprozess, der durch eine Vielzahl kommunikativer Räume und Arrangements getragen wird.

Ziel der Arbeit ist es, die in der Situation des Reisens stattfindenden Kommunikationsprozesse zu analysieren. Ausgehend von dieser Situation ist dann zu fragen, wie die Menschen mediale Kommunikationsformen in ihre Reise und damit auch in einen Teil ihres Alltags integrieren und welche Anforderungen damit verbunden sind. Ein offener und weiter Blick auf den Untersuchungsgegenstand, die Situation des Reisens, schafft die Basis für eine vertiefende Auseinandersetzung mit den dort anzutreffenden interpersonalen und mediatisierten Kommunikationspraktiken. Für diese Spezifikation der Aufgabenstellung waren weniger methodische Überlegen entscheidend, gleichwohl die Tatsache, dass öffentliche Verkehrsmittel einen begrenzten Raum repräsentieren, der sich beispielsweise gut für Beobachtungen eignet, positiv zu sehen ist. Ausschlaggebend war vor allem die Annahme, dass die Personen, die diesen begrenzten, öffentlichen Raum betreten, sich auf die eine oder andere Weise miteinander arrangieren müssen. Somit bringen öffentliche Verkehrsmittel Personen zusammen, die eine bestimmte Zeit in diesem Vehikel bleiben. Hierbei liegt die Vermutung nahe, dass die Zeit des

Verweilens unterschiedlich, insbesondere auch medial, ausgestaltet wird. Die Reise in öffentlichen Verkehrsmitteln stellt also einen Mikrokosmos dar, in dem wie sonst selten im öffentlichen Raum anzutreffen, Personen einen vorgegebenen Raum betreten und diesen für die Dauer der Reise unterschiedlich nutzen. Gleichzeitig sind Verkehrsmittel ein Ort, der den Menschen durchaus bekannt ist - eben ein Ort des Alltags.

Die genannte Zielstellung der Arbeit, die Kommunikation in öffentlichen Verkehrsmitteln zu untersuchen, lässt sich zu folgender zentralen Forschungsfrage zusammenfassen: Welche interpersonalen und mediatisierten Kommunikationspraktiken lassen sich in öffentlichen Verkehrsmitteln feststellen und wie sind diese ausgestaltet?

Diese übergeordnete Frage unterteilt sich in die folgenden Unterfragen:

- Welche Interaktionsformen lassen sich feststellen? / Wie arrangieren sich einander unbekannte Fahrgäste miteinander?

Ausgehend von der Tatsache, dass es in öffentlichen Verkehrsmittel Situationen gibt, in denen der Fahrgast nicht umhin kann, mit anderen in Interaktion zu treten, stellt sich die Frage, ob bestimmte Strukturen für die Übereinkünfte auszumachen sind, wie diese aussehen und welche Formen der Kommunikation dabei die Reisenden wählen und welche Probleme sich erkennen lassen.

- Wie treten gemeinsam Reisende auf?

Hierbei stehen die Kommunikationsformen gemeinsam Reisenden im Mittelpunkt. So interessiert, welche Rolle für die Reisenden der öffentliche Raum spielt und welche Themen während der Fahrt verhandelt werden.

- Welche Rolle spielen sowohl im öffentlichen Raum vorhandene als auch individuell mitgebrachte Medien? / Wie werden diese in die bestehende Situation integriert? / Wie werden Medienangebote wahrgenommen?

Die vorliegende Studie blickt auf ein Set an Medien, das während der Reise zur Verfügung steht, zu deren Bestandteil gemacht wird oder eben nicht und analysiert die kommunikativen Praktiken, die sich in der Folge ausmachen lassen. Zugleich wird der Frage nachgegangen, welchen Einfluss mediatisierte Handlungspraktiken auf die Arrangements mit unbekannten Personen haben und ob sich seitens der Mitreisenden Reaktionen ausmachen lassen.

- Wie wirkt sich die räumliche Struktur auf das Handeln der Reisenden aus und wie fügen sich die Medien in den Raum ein? / Wie wirken sich zeitliche Strukturen auf das Handeln aus?

Die Reisenden befinden sich in einem öffentlichen Verkehrsmittel und damit an einem öffentlichen Ort. Es interessiert, inwieweit sie diesen Ort als öffentlichen wahrnehmen und hier handelt dementsprechend danach ausrichten. Zudem stellt sich die Frage nach der individuellen Wahrnehmung der Reisezeit.

Die aufgezeigten Forschungsfragen werden durch empirische Daten beantwortet. Das dafür verwendete methodische Konzept diskutiert das nachfolgende Kapitel.

5. Methodisches Konzept

5.1 Heuristische Sozialforschung

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, interpersonale und mediatisierte Kommunikationsformen in Reisesituationen herauszuarbeiten. Hierzu orientierte sich die Studie an der heuristischen Sozialforschung von Gerhard Kleining (1982, 1994, 1995). Unter Zuhilfenahme qualitativer Techniken ermöglicht die heuristische Sozialforschung, Beziehungen, Verhältnisse, Verbindungen, Bezüge und Relationen aufzudecken, die sich wiederum in Personen und Objekten vergegenständlichen. Grundsätzlich hat qualitative Sozialforschung das Ziel, Relationen und Strukturen zu

entdecken, was sie gleichsam zu einer sozialen Diagnostik werden lässt (Vgl. Kleining 1982: 228f.).

Für wissenschaftliche Entdeckungsverfahren stehen im Gegensatz zu alltäglichen Entdeckungsstrategien entsprechende Regeln zur Verfügung, die ein systematisches Vorgehen ermöglichen. Forschen ist zu sehen als „ein Prozess von aufeinander bezogenen, kommunikativ angelegten Handlungen im sozialen Feld“, bei dem sich der Forscher unterschiedlicher Methoden bedient, die helfen sollen, „zu verstehen, was passiert“ (Krotz 2005a: 92). Forschung ist folglich „ein offener Prozess, in dessen Verlauf wir unser Wissen aktiv erweitern“, dabei immer den Forschungsgegenstand im Blick behalten, das Denken ihm anpassen und „von unserem Vorverständnis aus Theorien entwickeln, bis wir ‚fertig‘ sind.“ (Krotz 2005a: 92). Die im Verlauf der Forschung vollzogenen einzelnen Handlungsschritte sind offen zu legen, zu begründen und somit für andere nicht an der Forschung beteiligte Personen nachvollziehbar darzustellen (Vgl. Krotz 2005a: 89). Die heuristische Sozialforschung entwickelt in „einem methodischen Prozess der inhaltlichen Auseinandersetzung mit der Wirklichkeit“ eine Theorie über den Untersuchungsgegenstand (Krotz 2005a: 71).

Heuristische Verfahren beschäftigen sich mit den Handlungspraktiken der Menschen und nicht mit deren Vorstellungen und Meinungen zu einem Objekt, um so die deskriptive Darstellung des Gegenstandes zugunsten der Entdeckung der Struktur des sozialen Phänomens und seiner Relationen zu anderen Phänomenen zu überwinden. Die vorliegende Arbeit analysiert mit den Reisesituationen eine spezifische alltägliche Handlung. Mit ihrem Handeln verbinden die Menschen einen Sinn und eine Bedeutung und stellen auf diese Weise handelnd den Forschungsgegenstand her (Vgl. Krotz 2005a: 52). Die Studie blickt auf die Mikroebene, genauer auf einen eingeschränkten, identifizierbaren sozialen und kulturellen Sachverhalt, und arbeitet unter Verwendung der heuristischen Methodologie die Struktur und die Zusammenhänge der Kommunikation in öffentlichen Verkehrsmitteln heraus.

Das dazu gewählte Vorgehen lässt sich als kommunikativ, kontextbezogen, kreativ, komparativ, rekonstruktiv sowie integrativ bezeichnen (Vgl. Krotz 2003c: 274ff.). Der kommunikative Aspekt liegt zum einen darin, dass die Perspektiven der

Menschen, die mit dem Forschungsgegenstand im Kontakt sind, Beachtung finden. Das soziale Phänomen wird aus der Position der Individuen beleuchtet, die mit diesem im Alltag agieren. Kommunikation findet zum anderen mit den gewonnenen Daten statt. Der Forschungsgegenstand ist als „Teil und Moment einer gesellschaftlichen und kulturellen Totalität“ zu sehen (Krotz 2003c: 279). Ein kontextbezogener Blick auf das soziale Phänomen führt zu einem Verständnis desselben, in dem es als „momentane Erscheinung eines Prozesses in seinem Bezug zum Ganzen“ rekonstruierbar ist (Krotz 2003c: 284). Die heuristische Forschung ist rekonstruktiv, da das soziale Phänomen durch die beobachteten und erfragten Handlungsweisen und Vorstellungen der Individuen mit ihren je eigenen Perspektiven erkenn- und verstehbar wird. Das integrative Moment der heuristischen Forschung zeigt sich in der maximalen Variation der handlungsrelevanten Perspektiven auf den Forschungsgegenstand und in der Analyse der gewonnenen Sichtweisen in Richtung Gemeinsamkeiten.

Die heuristische Sozialforschung basiert auf vier Regeln. Allerdings sind Forschungsergebnisse „nicht allein durch das Befolgen der Regeln zu gewinnen, die Forschungsperson muss der Fragestellung vielmehr auch *kreativ* gegenüberstehen“ (Krotz 2003c: 274). Dieser kreative Prozess kann auch zur Folge haben, dass nicht immer allen Regeln entsprochen werden kann. Umso wichtiger ist es, die eigene Forschungspraxis zu begründen, um sie nachvollziehbar zu gestalten. Hierbei zeigt sich erneut der kommunikative Charakter der heuristischen Forschung: Die Auseinandersetzung mit der eigenen Arbeit lässt sich als Dialog denken. Mehr noch, Dialoge bilden die Grundlage der heuristischen Sozialforschung und begleiten den gesamten Forschungsprozess (Vgl. Kleining 1995: 228). Sie sind nicht auf Subjekte – etwa der Forscher im Austausch mit sich selbst oder mit dem Gegenstand vertrauten Individuen – begrenzt, sondern finden auch mit den Daten statt. Der Forscher richtet Fragen an den Gegenstand, die zu Antworten führen und weitere, neue Fragen aufwerfen. Hierbei sind die Fragen und Antworten so anzulegen, dass Letztgenannte neue Fragen produzieren, um den Dialog nicht ins Stocken zu bringen (Vgl. Kleining 1994: 37). Es stehen unterschiedliche Frageformen zur Verfügung, die zudem helfen, im Dialog die Perspektiven zu variieren (Vgl. Kleining 1994: 47-64).

Folglich formuliert nicht der Forschungsgegenstand die Antwort, sondern der Forscher bringt sie durch die Kommunikation mit dem Gegenstand hervor.

Die Forschungsperson ist dazu angehalten, ihren eigenen Standpunkt, ihren spezifischen Blickwinkel auf den Gegenstand sowie das eigene Handeln und den Umgang mit den Daten kritisch zu hinterfragen. Zudem sind theoretische Überlegungen und die Wirklichkeit miteinander zu vergleichen, zu reflektieren und das theoretische Konstrukt bei Bedarf an die soziale Wirklichkeit anzupassen. Hierfür ist es essentiell, dem Untersuchungsgegenstand offen und neugierig gegenüberzutreten. Diese Forderung stellt zugleich die erste der vier Regeln heuristischer Sozialforschung dar, die nachfolgend näher beleuchtet werden. Sie sind Teil des Dialogprinzips, beeinflussen sich gegenseitig und wirken aufeinander (Vgl. Kleining 1995: 228).

Die Regeln der heuristischen Forschung

Die erste Regel beschäftigt sich mit der Offenheit der Forschungsperson beziehungsweise des Subjektes (Vgl. Kleining 1995: 231ff., Kleining 2001). Hierbei reicht eine offene und interessierte Haltung für Neues nicht aus. Da es nicht möglich ist, einen Forschungsprozess mit einer ‚tabula rasa‘ zu beginnen, ist es notwendig, das eigene Vorverständnis über den Gegenstand zu erkennen und zu akzeptieren. Im Forschungsverlauf ist dieses Vorverständnis dann immer wieder kritisch zu hinterfragen und zu prüfen, ob die eigene Meinung über den Gegenstand mit Blick auf die gewonnenen Daten nicht zu ändern wäre. Wenn sich im Forschungsalltag Fakten, Beschreibungen und Meinungen zum Gegenstand ergeben, die sich unproblematisch in das bereits existierende Bild über diesen einfügen, ist es einfach, offen zu sein. Schwierig wird es dann, wenn die Entdeckung und Aufklärung des Gegenstandes zu Erkenntnissen führt, die nicht zu dem persönlichem Vorverständnis passen und vielleicht das Selbstverständnis der Forschungsperson in Frage stellen (Vgl. Kleining 1995: 231). Zur Offenheit gehört es aber auch, alle gegenstandsrelevanten Daten und Themen zu akzeptieren – gleich wie „banal“,

„haarsträubend“ oder „schon bekannt“ die Informationen auch sind (Vgl. Kleining 1995: 233)¹⁶.

Die zweite Regel komplettiert die erste und widmet sich der Offenheit des Gegenstandes (Vgl. Kleining 2001). Im Gegensatz zu einem Wissenschaftsverständnis, nach dem ein Forschungsgegenstand zu Beginn genau zu definieren ist, betrachtet die entdeckende Forschung den Gegenstand und seine strukturellen Merkmale so lange als vorläufig und folglich auch veränderbar, bis er vollständig ‚entdeckt‘ ist (Vgl. Kleining 1995: 233f.). Da die heuristische Forschung davon ausgeht, dass zu Beginn der Arbeit der Gegenstand noch gar nicht bekannt ist und sich erst im Forschungsprozess zu erkennen gibt, ist es nicht möglich, eine exakte Definition an den Anfang zu stellen. Außerdem handelt es sich bei sozialwissenschaftlichen Forschungsgegenständen um keine starren Phänomene, die ein für allemal gegeben sind. Schon allein deshalb nicht, weil sich die Gesellschaft in einem Prozess kontinuierlicher Veränderungen befindet, die eben auch Einfluss auf das zu untersuchende Phänomen haben und zur Veränderung desselben führen können (Vgl. Kleining 1995: 234ff.). Die Offenheit des Gegenstandes ist jedoch nicht als Einladung zur Disziplinlosigkeit misszuverstehen. Bei der Erkundung eines sozialen Phänomens mit einer heuristischen Forschungsstrategie bedarf es allemal eines „roten Fadens“, der als Orientierung durch den Prozess führt. Neben den Regeln bieten vor allem die zentrale Forschungsfrage sowie forschungsleitende Fragen die notwendige Hilfestellung (Vgl. Hagemann 2003: 40). Des Weiteren liefert ein Forschungstagebuch wertvolle Unterstützung, da es die Entwicklung und Veränderung der Untersuchung nachvollziehbar macht und die Möglichkeit gewährt bleibt, Entscheidungen korrigieren zu können (Vgl. Krotz 2005a: 214). Die ersten beiden Regeln sollten für jegliche Form qualitativer Forschung Gültigkeit besitzen.

¹⁶ Kleining zeigt anhand eines Beispiels, wie die Akzeptanz von Aussagen, die man persönlich als „falsch“ oder „haarsträubend“ einstuft, belastend sein kann und sich im schlimmsten Fall zu einem Konflikt zwischen der Forscherrolle und der eigenen Person auswächst. In besagtem Fall führte eine Forscherin Interviews in einem Land des ehemaligen Ostblocks. In diesen Interviews äußerten einige der befragten Personen offen extremes nationalistisches und antisemitisches Gedankengut. In ihrer Rolle als Forscherin akzeptierte die Frau die Äußerungen, die selbst derartigen Ansichten abgeneigt ist. Dies hatte zur Folge, dass sich die Interviewten in ihren Ansichten bestätigt fühlten. Die Forscherin fand sich in dem Konflikt wieder, ob sie, indem sie die Ansichten unwidersprochen ließ, diese unterstützen würde. Ohne eine derartige Vorgehensweise gäbe es andererseits kein Wissen über nationale und antisemitische Vorurteile (Vgl. Kleining 1995: 233).

Die dritte Regel der heuristischen Sozialforschung fordert die maximale strukturelle Variation der Perspektiven. Ausgangspunkt ist die Tatsache, dass die soziale Wirklichkeit mehr als nur eine Seite hat und über die Variation ein Blick aus verschiedenen Perspektiven auf den Forschungsgegenstand erfolgt, was wiederum den Erfahrungs- und Wirklichkeitsbereich erweitert. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist der eben besprochene Aspekt der Offenheit. Bei der Datenerhebung können unterschiedliche Methoden zur Anwendung kommen, aber auch innerhalb einer Methode variiert werden. Der Forschungsprozess beginnt mit den als am wichtigsten erachteten Abwandlungen, das heißt jenen Variationen, die möglichst unterschiedliche Blickwinkel auf den Gegenstand hervorbringen. Es bedarf jedoch nicht der Variation aller Perspektiven, sondern besonders derer, die extreme Ausprägungen unterschiedlicher Blickwinkel auf den Gegenstand hervorbringen (Vgl. Kleining 1982: 236). Folglich ergibt sich die Gesamtheit der untersuchten Fälle oder Personen bei einem qualitativen Vorgehen während des Forschungsprozesses¹⁷. Wie bereits angedeutet, bieten sich verschiedene Variationsmöglichkeiten an. Die Variation verschiedener Methoden hat in den letzten Jahren eben deshalb wieder an Bedeutung gewonnen, weil die unterschiedlichen Verfahrensweisen einen je eigenen Blick auf den Forschungsgegenstand werfen und dieser sich folglich besser abbilden lässt.

Die vierte und letzte Regel gibt Hinweise zum Umgang mit den unterschiedlichen Datensorten im Auswertungsprozess. Sie besagt, dass die Daten in Richtung Gemeinsamkeiten analysiert werden. Die Fähigkeit, verschiedene, wechselnde Erscheinungsbilder auf ihre Gemeinsamkeit hin zu analysieren, spielt auch im Alltagsleben eine bedeutende Rolle. Nur so ist es dem Menschen möglich, Situationen und Gegenstände wieder zu erkennen und handlungsfähig zu bleiben (Vgl. Kleining 1982: 237). Durch das regelgeleitete Vorgehen wird diese aus dem Alltag stammende Praxis auch für die wissenschaftliche Arbeit zugänglich. Die bewusste Suche nach Ähnlichkeiten mag zunächst ungewohnt und schwer

¹⁷ Diese Tatsache ist durchaus ein Unsicherheitsfaktor, da folglich der Zeitrahmen nicht genau festgelegt werden kann – eine Tatsache, die sich, wie Hagemann (2003: 36) anmerkt, womöglich auf die Offenheit des Forschers auswirkt. Zudem ist anzumerken, dass auch personale Engpässe zum Tragen kommen, etwa, wenn die Forschung nur von einer Person realisiert wird.

erscheinen. In der wissenschaftlichen Praxis ist festzustellen, dass der Schwerpunkt der Analyse oftmals bei dem Herausarbeiten der Gegensätze oder Besonderheiten eines Gegenstandes liegt, vielleicht auch deshalb, weil somit die Relevanz einer Untersuchung besser begründbar scheint – die Struktur wird sich darüber jedoch nicht erkunden lassen. Eine derartige Analyse erforscht „die Gemeinsamkeit in der Vielgestaltigkeit der Erscheinung eines sozialwissenschaftlichen Gegenstandes“, die sich in Verhaltensweisen, Handlungen, Informationen oder auch Standpunkten zeigen (Kleining 1995: 104).

5.2 Methodenwahl

Die in der dritten Regel geforderte maximale strukturelle Variation der Perspektiven auf den Forschungsgegenstand legt die Verwendung unterschiedlicher Erhebungsverfahren nahe. Der Einsatz mehrerer Methoden, auch als Methodenmix oder Triangulation (Vgl. Flick 2004) bezeichnet, findet sich mittlerweile in immer mehr empirischen Studien. Das Vorgehen an sich ist nicht neu, sondern wurde vielmehr wieder entdeckt (Vgl. etwa die Studien von Jahoda / Lazarsfeld / Zeisel 1975 oder Thomas / Zaniecki 1958).

In der vorliegenden Studie kamen Beobachtungen, qualitative Interviews, größtenteils in Kombination mit Mobilitätstagebüchern, und die Dialogische Introspektion zum Einsatz. Die Auswahl der Methoden orientierte sich an der Überlegung, welchen Beitrag die entsprechende Methode zur Beantwortung der Fragestellung leisten konnte. Die Schwäche der einen Methode kann die Stärke der anderen sein – eine Beobachtung liefert andere Daten und Perspektiven als ein qualitatives Interview, beide zusammen bieten einen breit gefächerten Blick auf den Forschungsgegenstand. Neben der Auswahl unterschiedlicher Methoden erfolgte auch eine Variation innerhalb der Methoden. Die Beobachtungen fanden in unterschiedlichen Städten mit einer je eigenen Infrastruktur, in verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Fernverkehrszug,

Flugzeug) statt. Die Interviewpartner variierten hinsichtlich des Alters, des Geschlechts, des Wohnortes und der Fahrgewohnheiten und -notwendigkeiten.

Die Verfasserin der Arbeit erhob, transkribierte und bearbeitete alle Daten persönlich und machte sich somit frühzeitig mit diesen vertraut (Vgl. zu diesem Aspekt auch Hagemann 2003: 43f. sowie Krotz 2003c: 274). Überdies war somit gewährleistet, dass bereits mit der Datenerhebung ein kontinuierlicher Dialog mit sich selbst und den bereits erhobenen Daten geführt wurde. Der Arbeit ging eine intensive und langjährige Beschäftigung mit unterschiedlichen Methoden der qualitativen Sozialforschung voraus¹⁸. Die verwendeten Methoden waren die Werkzeuge, um unter Berücksichtigung der Regeln den Forschungsgegenstand zu erkunden. Bei allen verwendeten Erhebungsverfahren der vorliegenden Studie standen Menschen und deren Aktivitäten im Mittelpunkt der Betrachtung. Dabei zeigten die Personen mehr oder weniger bewusst Facetten ihres Alltags, ohne die eine solche Forschungsarbeit nicht möglich wäre. Von daher sollten Überlegungen über den Umgang mit den Personen und dem erworbenen Wissen den Forschungsprozess begleiten (Vgl. auch Ethikkodex der Deutschen Gesellschaft für Soziologie, Goffman 1996, Krotz 2005a: 114, Mey / Mruck 2007).

Beobachtung

Beobachten ist an sich eine alltägliche Handlungspraxis, die dabei hilft, Situationen richtig einzuschätzen und handelnd auf sie zu reagieren. Im Unterschied zur alltäglichen Beobachtung zeichnet sich die wissenschaftliche Beobachtung durch eine systematische Erfassung und Protokollierung wahrnehmbarer Aspekte menschlichen Handelns aus (Vgl. etwa Gehrau 2002: 25ff.). Um die Methode sinnvoll bei der Datengewinnung einzusetzen, bedarf es bei der wissenschaftlichen Beobachtung eines „heightened degree of conciousness“ und einer bestimmten

¹⁸ Den oftmals als so einfach suggerierten „Einstieg in die Welt qualitativer Forschung“ gibt es nicht. Auch die „Anwendung qualitativer Forschung muss erlernt werden“ und lässt sich nicht „mal eben“ nebenbei absolvieren (Wegener / Mikos 2005: 176). Ansonsten läuft der Wissenschaftler Gefahr, sich im Forschungsprozess zu verlieren.

„awareness of fine-grained detail“, die es zu erlernen und üben gilt (Angrosino 2007: 42, siehe die Übungsbeispiele bei Janesick 2004: 30 sowie 50).

Es gibt verschiedene Beobachtungsformen – etwa teilnehmend vs. nicht-teilnehmend, offen vs. verdeckt oder strukturiert vs. unstrukturiert (Vgl. für eine umfassende Einführung in die Methode der Beobachtung beispielsweise Angrosino 2007, Gehrau 2002, Goffman 1996, Lamnek 1995, Schönhagen 2008). Bei der vorliegenden Studie fanden Beobachtungen im öffentlichen Raum, konkreter in öffentlichen Verkehrsmitteln statt (Vgl. allgemein zum Aspekt der Beobachtung im öffentlichen Raum Angrosino 2007: 62). Da die Beobachtungen in der natürlichen Lebenswelt der Menschen stattfanden, war es möglich, das soziale Verhalten zu dem Zeitpunkt zu protokollieren, zu dem es wirklich geschah. Auf diese Weise ließ sich ein Ausschnitt sozialer Wirklichkeit abbilden, ohne auf die aktive Unterstützung der handelnden Individuen angewiesen zu sein (Vgl. Lamnek 1995: 244). Die Beobachtungen¹⁹ waren teilnehmend und wiesen einen aktiven Grad an Partizipation auf (Vgl. Spradley 1980: 58). Da die Mitreisenden keine Kenntnis über die Beobachtung hatten, ist das Vorgehen als verdeckt zu bezeichnen. Die Beobachtungsorte waren allgemein zugänglich, so dass die Anwesenheit der Beobachterin keinen oder nur einen geringen Einfluss auf das Verhalten der Reisenden hatte und die Fahrgäste durch sie nicht gestört wurden (Vgl. zum Aspekt der Teilnahme auch Gehrau 2002: 33). Als Beobachtungseinheit galt die gesamte Reisezeit, in der sich die Beobachterin im Fahrzeug befand und die Kontextualisierung einzelner, detaillierter Handlungen ermöglichte. Die Auswahl der ausführlich dargestellten Beobachtungssequenzen war zum einen durch die Forschungsfrage motiviert und ergab sich zum anderen aus dem für die Beobachterin wahrnehmbaren Bereich. Die gewählte Form des Beobachtens gab somit den Blick

¹⁹ Die Verfasserin hat sich in anderen Studien in Udine, Madrid und Erfurt bereits intensiv mit der eingesetzten Methode beschäftigt und die gewonnen Erfahrungen und Verbesserungsmöglichkeiten (zum Beispiel mit Blick auf die Beobachtungseinheit) in die vorliegende Arbeit mit einfließen lassen (Vgl. Höflich / Schlote 2008, Schlote / Dietmar 2010). Das verlangte aber umso mehr, sich über die persönliche Perspektive auf den Forschungsgegenstand bewusst zu werden, um bei der vorliegenden Studie nicht nach bereits bekannten Aspekten zu suchen, sondern sich für neue Erkenntnisse zu öffnen.

auf die Gesamtsituation des Reisens frei, in der neben unterschiedlichen Interaktionshandlungen auch der Gebrauch von Medien seinen Platz hatte²⁰.

Unter Berücksichtigung der dritten Regel fanden die Beobachtungen in den öffentlichen Nahverkehrsmitteln der Städte Erfurt, Berlin und Madrid, also im Bus, in der Straßen- (Berlin, Erfurt) und Nahverkehrszügen (Berlin, Madrid), in der U-Bahn (Berlin, Madrid) sowie im Regional- und Fernverkehr (zum Beispiel im Zug, im Bus oder im Flugzeug) zwischen Juni 2008 und März 2009 statt. Bei der Niederschrift der Beobachtungen wurde eine neutrale Deskription der sozialen Tatbestände angestrebt und persönliche Deutungen entsprechend gekennzeichnet (Vgl. hierzu auch Lamnek 1995: 242). Gleichwohl ist eine solche Deskription nicht frei von selektiven Vorverständnissen oder Annahmen über das Feld (Vgl. Friedrichs / Lüdtke 1977: 17). Abhängig vom jeweiligen Verkehrsmittel und der Beobachtungsdauer fand die Aufzeichnung der Beobachtung in einem kleinen Notizblock oder auch direkt in ein Notebook statt. Während bei dem letztgenannten Vorgehen die Daten bereits in digitaler Form vorlagen, fand bei den handschriftlichen Notizen eine Transkription im Anschluss daran statt. Die Aufzeichnung erfolgte als Fließtext während und nach der Beobachtung. Eine besondere Form der Beobachtung, die fast einem rezeptiven Experiment ähnelt, war in zwei Fällen möglich. Im ersten Fall führte im Januar 2009 eine große Menge Neuschnee zur Schließung des Flughafens Barajas in Madrid. Im zweiten Fall kam es auf der Strecke zwischen Frankfurt Flughafen und Erfurt zu einer Verzögerung im Betriebsablauf von über 140 Minuten. In beiden Fällen zwangen widrige Umstände die Reisegäste dazu, von ihrer vorgesehen Reiseplanung Abstand zu nehmen und sich an die gegebene Situation anzupassen, was mit unterschiedlichen Kommunikationspraktiken einherging²¹. Die Methode der Beobachtung hat – wie jede Methode – ihre Grenzen: nicht alle Phänomene des alltäglichen Lebens und somit auch von Reisesituationen sind beobachtbar (Vgl. hierzu Flick 2007: 295f.).

²⁰ Aus diesem Grund könnten für die vorliegende Studie je nach Definition der Beobachtung, eine unterschiedliche Anzahl von Beobachtungen genannt werden. Letztlich wäre die Angabe über die Anzahl der Beobachtungen rein quantitativ und sagt nichts über deren Qualität aus.

²¹ Aufgrund der Besonderheit der Situation fand diese eine Beobachtungssequenz nicht direkt während einer Reise, sondern im Flughafen statt.

Mit Blick auf die angesprochenen ethischen Aspekte ist anzumerken, dass die Beobachtungen an einem öffentlichen Ort stattfanden, zu dem viele Personen Zutritt haben. Die handelnden Personen müssen folglich immer damit rechnen, dass sie jemand beobachtet. Dies gilt auch für private Konversationen im öffentlichen Raum, egal, ob sie face-to-face oder medial vermittelt stattfinden. Die Verfasserin konnte letztlich nur die öffentlich sicht- und hörbaren Aktivitäten protokollieren (Vgl. hierzu auch Weilenmann 2003b: 116). Zudem sind den für die Studie beobachteten Personen aus der Forschungsaktivität keinerlei Nachteile erwachsen.

Interview und Mobilitätstagebuch

In den qualitativen Interviews, die überwiegend in Kombination mit einem Mobilitätstagebuch zum Einsatz kamen, standen Beschreibungen der persönlichen Reiseaktivitäten und Erzählungen über konkrete Reisesituationen im Vordergrund. Die Verbindung von Interview und Mobilitätstagebuch hatte zum Ziel, ein möglichst umfassendes Bild der Reiseaktivitäten der Gesprächspartner zu erhalten. In einem ersten Interview berichteten die Personen über allgemeine Erlebnisse, Erfahrungen sowie Erinnerungen, die in Verbindung mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel standen. Daran anschließend führten die Interviewpartner an zwei Tagen ein Mobilitätstagebuch, was als Basis für ein zweites Interview diente. Beinhaltete das erste Interview Beschreibungen täglicher Routinen und Erinnerungen, die zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden waren, lagen dem zweiten Interview konkrete Reisesituationen zugrunde. Bei der Interviewstudie ging es auch darum, sich als Forscher im übertragenen Sinn auf eine Reise zu begeben, sich auf die interviewten Personen einzulassen, sie zu ermutigen, von ihren eigenen Erfahrungen, ihrer Lebenswirklichkeit zu berichten und sich somit auch ein Stück von ihnen führen zu lassen (Vgl. Kvale 2007: 19f.). Entsprechend offen wurde den Interviewpartnern gegenüber getreten, da dies die Chance bietet, einen neuen Blick auf Aspekte oder Phänomene des Reisens allgemein und der Kommunikation während der Reise im Speziellen zu erhalten. Folglich bedarf es einer

Interviewform²², die diesem Anspruch gerecht wird und weder Forscher noch Beforschte zu stark einschränkt. Die Orientierung am Gegenstand, die Erkenntnisse aus den Beobachtungen sowie die daraus resultierenden Fragen beeinflussten sowohl die Auswahl des Interviewtyps als auch die darin enthaltenen Fragestellungen. Es erschien nicht zuletzt mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Ressourcen sinnvoll, im Interview problemorientiert vorzugehen, dass heißt den Gegenstand vorzugeben und die einzelnen Handlungsschritte im Interview festzulegen²³. Die Interviews hatten im Sinne des problemzentrierten Interviews diskursiv-dialogischen Charakter (Mey 1999: 145), boten jedoch auch genügend Raum für narrative Elemente der von Schütze (1983) entwickelten Interviewform sowie für die von Flick (1996: 147ff.) beschrieben episodischen Momente. Ein Interviewleitfaden, dessen Fragen sich aus den Forschungsfragen und der Analyse der Beobachtungsdaten ergaben, diente der Orientierung.

Reisesituationen, obgleich alltägliche Praxis, stellen ein komplexes Situationsgefüge dar. Eine offene Frageform ermöglichte es den Interviewteilnehmern, ihre erlebten Reiseepisoden und Aktivitäten aus ihrer Sicht darzustellen, was wiederum die Chance bot, etwas Neues, über das eigene Bezugssystem hinausgehendes über die Situation des Reisens zu erfahren (Vgl. Kleining 1982: 232). Die Fragen waren an den individuellen Reiseformen und -gewohnheiten der Interviewpartner ausgerichtet, so dass sie nicht in jedem Interview identisch waren (Vgl. zum Aspekt der Fragentypen und des Fragenstellens: Helfferich 2005: 90-100, Janesick 2004: 72ff. sowie Kleining 1994: 47-62).

Grundsätzlich ist ein Interview ein „act of communication“ (Janesick 2004: 71), das heißt ein sozialer Akt, der sich von der Alltagskommunikation in einigen Aspekten, etwa der Reziprozität, unterscheidet (Vgl. auch Helfferich 2005: 35). Zudem ließe

²² In der qualitativen Sozialforschung stehen eine Reihe von Interviewtypen zur Verfügung, die je eigene Prinzipien mit Blick auf Erzählform, Fragestellung, Ablauf, Rollenverteilung oder Offenheit aufweisen (Vgl. als Überblick etwa Hopf 2008, Lamnek 2005b, zum rezeptiven Interview Kleining 1994; ein Vergleich von narrativem und problemzentrierten Interview findet sich bei Mey 1999; zum biographisch-narrativem Interview Schütze 1983; zum problemzentrierten Interview Witzel 1982).

²³ Das Vorgehen unterscheidet sich insofern von Witzels (1982) Vorschlag, der die Interviewform des problemzentrierten Interviews entwickelte, als dass keine festgelegten Interviewphasen durchlaufen wurden, an die sich eine konkrete Form der Fragestellung knüpfte.

sich ein Interview als strategische Kommunikationssituation charakterisieren, folgt es doch dem Ziel, mit Hilfe der befragten Person mehr über den Gegenstand zu erfahren. Diese Form der Interaktion ist von einer spezifischen Rollenverteilung geprägt. Der Interviewer stellt zumeist die Fragen und hat eine Vorstellung davon, was für ihn interessant ist. Die interviewte Person hingegen ist aufgefordert, Antworten zu geben, ohne genau zu wissen, was für ihr Gegenüber von Interesse ist. Um dieses Gefüge etwas zu entlasten, sollte es neben dem Erkenntnisinteresse immer auch Ziel eines Interviews sein, dass sich die befragten Personen während des Gespräches wohl und ernst genommen fühlen. Hierzu zählt sowohl ein respektvoller Umgang mit der Person während der Erhebung als auch ein achtsamer Umgang mit den Aussagen der Personen im Zuge der Datenauswertung (Vgl. hierzu etwa Helfferich 2005: 116). Der „Small Talk“ stellt in diesem Zusammenhang einen wichtigen Aspekt im Interview dar und lässt sich nutzen, um eine vertrauensvolle Atmosphäre zu schaffen, der interviewten Person das Vorgehen zu erklären, ihr zu signalisieren, dass sie darüber entscheidet, was sie sagen möchte, dass es weder richtige noch falsche Aussagen gibt und sie auch zu animieren, Nachfragen zu stellen. Darüber hinaus ist es wichtig, die Fragen in einer klaren, nachvollziehbaren Sprache an das Gegenüber heranzutragen und so zu formulieren, dass sie nicht als aggressiv oder Kritik an den persönlichen Äußerungen aufgefasst werden können. (Vgl. Helfferich 2005: 90ff. sowie Mey / Mruck 2007). Ferner zählt es zu den Aufgaben des Interviewers, den unterschiedlichen Führungswünschen der befragten Personen gerecht zu werden, Gründe für diese beziehungsweise auftretende Unsicherheiten zu erkennen und diese zu beseitigen (Vgl. Helfferich 2005: 125f.). Hierfür stehen verschiedene Techniken zur Verfügung. Zum einen signalisiert aktives Zuhören (Gordon 2006: 61ff.) seitens des Interviewers Interesse an den Ausführungen der befragten Person, was Unsicherheiten beseitigt und zum Weitersprechen animiert. Zum anderen besteht immer auch die Möglichkeit, auf der Metaebene die Probleme beziehungsweise Unsicherheiten direkt anzusprechen. Mit den eben genannten Aspekten bezüglich der Interviewführung machte sich die Verfasserin vor Beginn der Studie vertraut und setzte sie während der Erhebungsphase um²⁴.

²⁴ Die Verfasserin besuchte im Jahr 2007 ein von Katja Mruck und Günter Mey geleitetes

Es liegen insgesamt zwei Einzelinterviews und 13 Interviews mit Mobilitätstagebüchern vor. Die einzelnen Gespräche dauerten zwischen 10 und 87 Minuten. Die Auswahl der Personen orientierte sich an der geforderten Variation der Perspektiven. Es wurden acht weibliche und fünf männliche Personen im Alter zwischen elf und 80 Jahren befragt. Die Personen unterschieden sich hinsichtlich ihrer Reiseaktivitäten. Während einige nur selten öffentliche Verkehrsmittel nutzten, benötigten andere sie wiederum für ihre täglichen Wege. Die interviewten Personen stammten aus Altenburg²⁵, Erfurt, Berlin und Madrid. Zusätzlich fanden mit einem Angestellten der Metro von Madrid und einem Verkäufer des Berliner Straßenmagazins *motz* Einzelinterviews statt²⁶. Diese Personen wurden ausgewählt, da sie aufgrund bestimmter Gegebenheiten je eigene Erfahrungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln hatten. Die Interviewpartner wurden über das persönliche Netzwerk der Verfasserin gewonnen. Die Auswahl des Interviewortes wurde den interviewten Personen überlassen. Der überwiegende Teil der Interviews fand zu Hause bei den Gesprächsteilnehmern oder in gastronomischen Einrichtungen statt. Eine Person wurde in einem Sportstudio, eine andere am Spreeufer befragt. Im Vorfeld der Gespräche wurde mit den Personen Kontakt per e-mail, SMS-Nachricht, Telefon oder im persönlichen Gespräch aufgenommen. Dieser diente zum einen dazu, das Anliegen zu erläutern und zum anderen, um einen Termin zu vereinbaren. Zu Beginn der face-to-face-Begegnung erläuterte die Interviewerin noch einmal den Ablauf, gab Auskunft über den Umgang und die Weiterverarbeitung der Daten und ermutigte die interviewten Personen dazu, sich frei zu äußern und bei Unklarheiten beziehungsweise Unsicherheiten nachzufragen. Die größte Angst der Teilnehmer bestand darin, für die Studie nicht interessant genug zu sein oder dass ihre Ausführungen die Interviewerin enttäuschen. In diesen Fällen wurde darauf hingewiesen, dass es keine richtigen, falschen oder banalen Antworten gibt, sondern

Praxisseminar zur Interviewführung und setzte sich in verschiedenen Übungen mit dem Interviewverlauf auseinander (Vgl. etwa Janesick 2004: 75f.).

²⁵ Die aus Altenburg stammenden Personen wurden aufgrund besonderer Eigenschaften ausgewählt: Ludwig pendelt seit vielen Jahren zwischen Altenburg (seinem Wohnsitz) und Leipzig (seinem Arbeitsplatz). Judith hingegen besitzt keinen Führerschein und ist auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

²⁶ Die Einzelinterviews waren speziell auf die interviewte Person angepasst.

eben nur jene des jeweiligen Gesprächspartners. Vor dem Gespräch unterzeichneten sowohl die befragte Person als auch die Verfasserin einen Interviewvertrag. Den Interviewvertrag unterschrieben die Teilnehmer selbst – im Fall eines elfjährigen Mädchens in Madrid unterzeichnete die Mutter. Das Interview wurde aufgezeichnet und eine entsprechende Prüfung des Aufnahmegerätes vor jedem Interview durchgeführt. Die Verfasserin leitete das Gespräch mit der Frage *Ich würde Sie bitten, sich einmal an Ihre letzte Fahrt in einem öffentlichen Verkehrsmitteln zu erinnern und mir diese so genau wie möglich zu beschreiben* ein. Diese bot die Möglichkeit für eine mehr oder weniger ausführliche Erzählung, an die sich weitere Fragen anschlossen. Während des gesamten Interviews reagierte die Interviewerin durch non-verbale Signale wie Lächeln oder einen ermunternden Blickkontakt auf die Ausführungen der befragten Person. Zugleich gestand die Forscherin ihrem Gegenüber genügend Zeit zu, um über die gestellten Fragen nachdenken zu können (Vgl. Helfferich 2005: 82). Gerade dieses Aushalten von Gesprächspausen musste trainiert werden (Vgl. Pallasch / Kölln 2004: 69f.). Während der Gespräche herrschte eine freundliche, entspannte Atmosphäre. Die Forscherin lernte im Verlauf der empirischen Phase, verschiedene Persönlichkeiten, die unterschiedliche Führungs- oder Bestätigungswünschen ihrer Aussagen benötigten, einzuschätzen und entsprechend auf diese zu reagieren. Wenn das Interview in Kombination mit einem Mobilitätstagbuch geführt wurde, verfassten die Teilnehmer dieses nach dem ersten Interview. Eine kurze Erläuterung des Tagebuches fand im Anschluss an das erste Interview statt. Die Gesprächspartner hatten somit die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Mit Hilfe des strukturierten Tagebuches sollten die Teilnehmer zu Beobachten ihrer eigenen Reisetätigkeiten werden (Vgl. zur Nutzung von Tagebüchern in der Kommunikationswissenschaft Gauntlett / Hill 1999). Die Dokumentation der stattgefundenen Reiseaktivitäten bietet die Chance, dass Aspekte benannt werden, die die befragte Person während des Interviews nicht präsent hatte. Anhand der stichpunktartigen Notizen erläuterten die Interviewpartner die in den zwei Tagen erlebten Reisesituationen. Das zweite Interview bot außerdem beiden Gesprächspartnern die Möglichkeit, Angaben des ersten Gespräches zu ergänzen oder Nachfragen zu stellen. Die Interviewerin hielt in Form von handschriftlichen Memos nach jedem Interview Auffälligkeiten oder besondere Aspekte fest und reflektierte ihr eigenes Auftreten und Handeln.

Dialogische Introspektion

Als dritte Methode kam die Dialogische Introspektion zum Einsatz (Vgl. Kleining 2010 sowie Burkart 2010). Im Gegensatz zur individuellen Introspektion stellt die Dialogische Introspektion ein in der Gruppe angewandtes Verfahren dar, das den Regeln der qualitativen Heuristik folgt. Es kann zu allen Forschungsgegenständen, die erlebbar sind und als bewusste innere Erfahrung vorliegen eine Dialogische Introspektion stattfinden. Allerdings setzt eine erfolgreiche Dialogische Introspektion die Bereitschaft zur Offenheit der teilnehmenden Personen gegenüber ihren eigenen Gedanken, Empfindungen, Gefühlen, Erinnerungen und Erlebnissen voraus. Die Forschungsperson leitet durch die Introspektionsrunde, deren Teilnehmerzahl nicht genau festgelegt ist, sie variiert zwischen 3 und 15 Personen. In der vorliegenden Arbeit wurden vier Introspektionsrunden durchgeführt, wobei drei öffentliche Verkehrsmittel und eine mobile Medien zum Thema hatten. Die Teilnehmerzahl lag zwischen 3 und 7 Personen.

In Berlin nahmen sechs Personen zwischen 18 und 47 Jahren an der dialogischen Introspektion teil. Die einzelnen Personen zeichneten sich durch einen unterschiedlichen Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel aus, hatten jedoch alle Erfahrungen und Erlebnisse mit diesen gesammelt. In Erfurt nahmen fünf Personen im Alter zwischen 28 und 34 Jahren an der Introspektionsrunde teil. Alle Personen hatten einige Jahre in Erfurt gelebt und wiesen unterschiedliche Nutzungsgewohnheiten der öffentlichen Verkehrsmittel auf. An einer weiteren Introspektionsrunde zum Thema mobile Medien, nahmen drei Frauen zwischen 29 und 38 Jahren teil. Sieben Personen berichteten in Madrid über ihre Erfahrungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Alter der Personen lag zwischen 23 und 80 Jahren. Die Introspektionsrunden fanden entweder in den Wohnräumen von Teilnehmern oder in gastronomischen Einrichtungen statt. Der Ablauf einer Introspektionsrunde unterteilte sich in verschiedene Phasen (Vgl. Burkart 2010: 44f.)²⁷. Zu Beginn erfolgte eine kurze Erklärung zum Ablauf. Zudem wurden den Teilnehmern einige

²⁷ Hierbei orientierte sich die Verfasserin maßgeblich an den in der Forschungswerkstatt „Dialogische Introspektion“ erstellten Mitschriften. Die Forschungswerkstatt fand im Rahmen des 4. Berliner Methodentreffens am 27. Juni 2009 in Berlin statt.

wichtige Gruppenregeln erläutert, etwa dass die Teilnehmer selbst bestimmten, was sie von ihrer Introspektion in der Gruppe berichteten und wie lang ihre Ausführungen sind. Zudem sollten die Berichte der einzelnen Personen nach Möglichkeit nicht unterbrochen werden. Darüber hinaus waren Kritik oder wertende Kommentare zu den Aussagen anderer Teilnehmer nicht erwünscht. Das Ziel dieser Regeln ist es, einen respektvollen, interessierten Umgang mit den Introspektionsberichten der anderen Teilnehmer zu fördern und destruktive gruppensdynamische Prozesse zu verhindern (Vgl. Burkart 2010: 49f.). Hierbei ist es durchaus sinnvoll, wenn in der Gruppe keine Hierarchien bestehen, da spezifische Machtverhältnisse den Introspektionsbericht erschweren oder verhindern könnten. Bei den Introspektionsrunden der vorliegenden Studien bestand dieses Problem nicht. Nach den Erklärungen nannte die Verfasserin den entsprechenden Gegenstand, der Thema der Introspektionsrunde war. In drei Introspektionsrunden waren öffentliche Verkehrsmittel, in einer Runde mobile Medien das Thema²⁸. Die Teilnehmer notierten ihre Gedanken, Gefühle und Erlebnisse, die sie bei Hören des Begriffs hatten, auf den zuvor ausgeteilten Zetteln. Sie traten also zuerst in einen inneren Dialog mit sich selbst. Für diesen Prozess stand ihnen ausreichend Zeit zur Verfügung. In der ersten Introspektionsrunde teilten die Teilnehmer ihre notierten Erinnerungen, Gedanken und Gefühle in der Gruppe mit. Die anderen Teilnehmer hörten zu. Durch das Hören der introspektiven Berichte der anderen Personen zum gleichen Thema wurde die eigene Fähigkeit und Bereitschaft, sich an Erlebtes zu erinnern, angeregt (Vgl. Kleining 1999: 18). Wenn sich die Personen durch die Berichte noch an weitere Ereignisse erinnerten oder auf neue Aspekte kamen, notierten sie sich diese. Eine zweite Introspektionsrunde bot dann die Möglichkeit, die eigenen Aussagen zu erweitern oder zu ergänzen. Bei allen Introspektionsrunden unterschrieben wie bei den Interviews die Teilnehmer und die Verfasserin einen Vertrag.

²⁸ Die Introspektionsrunden zum Thema mobile Medien stellte ein Test dar. Hierbei zeigte sich aber schnell, dass damit ein anders gelagerter Themenbereich angesprochen wurde, der vom eigentlichen Forschungsgegenstand wegfürte und einen stärkeren Fokus auf die Mediennutzung legte. Für die Beantwortung der Forschungsfrage erwies sich daher das Thema öffentliche Verkehrsmittel als sinnvoller.

Im Gegensatz zur Gruppendiskussion zielt die Dialogische Introspektion nicht darauf ab, Diskussionsprozesse oder eine Gruppendynamik herzustellen (Vgl. zur Methode der Gruppendiskussion zum Beispiel Barbour 2007, Lamnek 2005a). Wie bereits erwähnt, besteht die zentrale Aufgabe der Gruppe darin, die individuelle Introspektion zu fördern und anzuregen. Die Dialogischen Introspektionen führten ganz im Sinne der maximalen Variation zu unterschiedlichen Blickwinkeln auf den Forschungsgegenstand. Einige Aspekte wären ohne diese Verfahren sicherlich unberücksichtigt geblieben. Anders als in Gruppendiskussionen mussten die Teilnehmer nicht ihren Standpunkt verdeutlichen, sondern konnten sich ganz auf persönliche Erlebnisse und Erfahrungsberichte konzentrieren. Somit war genügend Raum für Erzählungen individuell erfahrener, konkreter Situationen, die eine große Bereicherung des Datenmaterials darstellen.

5.3 Zum Umgang mit dem Datenmaterial

Wie bereits erwähnt, erfolgte die Protokollierung der Beobachtungen direkt am Notebook oder als handschriftliche Notiz in ein Buch, die nach Beendigung der Beobachtungseinheit ebenfalls in eine digitale Form gebracht wurden. Die Interviews und Introspektionsrunden wurden aufgezeichnet und auf zwei unterschiedlichen Datenträgern gesichert. Es fand eine vollständige Transkription der Audiodokumente statt. Die Transkription ermöglichte eine erste Annäherung an das empirische Material. Die vorliegenden Transkriptionen der Audiodokumente erfassten den Wortlaut aller Äußerungen vollständig und so genau wie möglich und erfolgten in Orientierung an den Normen der geschriebenen Sprache standardschriftsprachlich. Ebenfalls berücksichtigt wurden Unterbrechungen, Pausen, parasprachliche Phänomene wie Lachen, Sprecherwechsel oder gleichzeitiges Reden. Bei allen Transkriptionen wurde die Zeilenschreibweise gewählt und mit einer Software gearbeitet, die ein leichtes Zurück- und Voranschreiten im Audiodokument ermöglichte. Nochmaliges Hören der Audiodokumente ließ eine vertiefende Einstimmung auf das gewonnene Material zu und diente gleichzeitig als

Fehlerprüfung für die vollständig transkribierten Dokumente. Es erfolgte eine Pseudonomisierung der Namen der Interviewpartner (Vgl. Küsters 2009: 75f.).

Die Auswertung der Daten fand in mehreren Schritten und zunächst nach Erhebungsverfahren getrennt statt. Da die Beobachtungsdaten zuerst vorlagen, wurden mit diesen begonnen. Die Auswertung begann frühzeitig und in der Hoffnung, dass sich daraus noch Hinweise für das weitere Vorgehen ergeben (Vgl. Hagemann 2003: 41 sowie 45). Zunächst verschaffte mehrmaliges Lesen einen Überblick über das vorhandene Datenmaterial. Episoden, Handlungen oder andere Aspekte, die mehr als einmal vorkamen, wurden beim wiederholten Lesen mit unterschiedlichen Farben markiert und anschließend zu einer Gruppe zusammengefügt (Vgl. Hagemann 2003: 52). Unklare beziehungsweise schwer einzuordnende Aspekte, sofern sie zum Gegenstand gehörten, wurden zunächst gesondert sortiert (Vgl. zum Aspekt, dass negative und positive Aussagen den gleichen Gegenstand bezeichnen können, die Beispiele bei Kleining 1995: 248f.). Zuweilen ließen sich Daten in mehr als eine Gruppe einsortieren. Diese ‚Mehrfachsortierung‘ wurde jedoch weniger als Problem, denn als Hilfestellung für den nächsten Analyseschritt gesehen, da sie bereits ein Verweis auf eine zusammenhängende Struktur sein kann. Darüber hinaus ergaben sich bei der Analyse der Beobachtungen weitere Fragen, die in die Gestaltung des Interviewleitfadens einfließen. Eine Überschrift beziehungsweise eine Beschreibung fasste die Gemeinsamkeit der Daten einer Gruppe zusammen. Das die konkreten Informationen verbindende Merkmal stellt die Abstraktion her, wobei die Benennung eines Oberbegriffs nicht die Abstraktion ist, sondern diese lediglich durch Verbalisierung fassbar wird (Kleining 1995: 268). Es wurde auf eine Trennung zwischen der persönlichen Beschreibung und dem „Originaltext“ geachtet.

Die eben erwähnten Analyseschritte kamen auch bei den Interviews und den Dialogischen Introspektionen zur Anwendung. Es fand eine digitale Zuordnung des Datenmaterials zu den erarbeiteten Rubriken im Copy-and-Paste-Verfahren statt. Dieses Vorgehen ermöglichte es zudem, die getroffene Zuordnung nochmals zu prüfen. Nachdem für alle drei Datensorten eine erste Zuordnung und Abstraktion der Daten vorlag, fand eine erneute Analyse der Gruppen in Richtung Gemeinsamkeiten

statt. Nunmehr wurde auch zwischen den zuvor getrennten Datensorten nach Übereinstimmungen gesucht, was zu einer weiteren Abstraktion der Daten führte. Zwischen den einzelnen Rubriken ließen sich Verbindungen herstellen, die halfen die Struktur des Gegenstandes zu beleuchten. Überschriften und kurze Erläuterungstexte über die Gemeinsamkeit charakterisierten die neu entstandenen Rubriken. Am Ende dieses Prozesses ließen sich alle Rubriken in eine gemeinsame Struktur einfügen (siehe Anhang VIII). Die Abstraktion geht zwar mit einer Verdichtung der Daten einher, führt jedoch nicht zu einer Reduzierung der Datenkomplexität, da sie die Gesamtheit der Aussagen niedriger Abstraktionsstufen enthält. Im Abstrakten zeigt sich die Vielfalt des Konkreten und die Verbindung der verschiedenen, den Gegenstand ausmachenden Aspekte zu einer Struktur. Während der Auswertung gab es immer wieder Phasen in denen das Material ruhte. Mit etwas Abstand ließ sich dann die Zuordnung und Stimmigkeit der einzelnen Rubriken und der vorgenommen Beschreibung nochmals prüfen. Nach Beendigung der Analyse entstanden unter Verwendung der Originaldaten Zusammenfassungen, die die gewonnen Erkenntnisse über den Gegenstand darstellen. Sie bildeten die Grundlage für die späteren Auswertungskapitel. In dieser Phase kam die 100% beziehungsweise 0% Regel zur Anwendung, die für die interne Prüfung des Datenbezugs zur Verfügung steht (Vgl. Kleining 1995: 271). Der Entdeckungsprozess, an dessen Ausgangspunkt konkrete Informationen standen, die durch Analyse auf Gemeinsamkeit abstrahiert wurden, endete mit den zusammenfassenden Beschreibungen wieder bei den konkreten Daten.

6. Empirische Befunde

6.1 Öffentliche Verkehrsmittel als Erhebungsort

Am Bahnhof noch schnell einen Kaffee gekauft, sich dann an die übliche Stelle an der Haltestelle platziert, mit Kopfhörern im Ohr auf den Bus gewartet, um während

dieser Zeit festzustellen, dass Kaffee im Bus nicht erlaubt ist. Daher beim Ankommen des Busses den Kaffee in einen Mülleimer geworfen, sich dann mit der Menschentraube in den Bus geschoben, ein Lächeln zeigte einer Frau, der man auf den Fuß getreten war, dass dies unbeabsichtigt geschah. Den freien Sitzplatz am Fenster eingenommen. Nach dem Lesen der Überschriften in der Tageszeitung, wurden beim Blick aus dem Fenster über die anstehenden Tagesaufgaben nachgedacht. Dann war die Ausstiegshaltstelle auch schon erreicht. Ein kurzer Augenkontakt genügte dieses Mal, um sich den Weg vom Sitzplatz zur Tür zu bahnen. Die unterschiedlichen Aspekte des Unterwegs-Seins entstammen alle aus Interviewaussagen der vorliegenden Studie. Die Handlungen mögen auf den ersten Blick banal wirken, nichts Neues bringen und für jeden nachvollziehbar sein, der sich schon einmal in einem öffentlichen Verkehrsmittel auf die Reise gegeben hat. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich aber die Komplexität der scheinbar mühelos ineinanderfließenden Handlungen. Besonders deutlich wird dies, wenn es einmal zu unvorhergesehenen Situationen kommt, die von den Individuen andere als die gewohnten Handlungsweisen erfordern. Das Mobil-Sein als alltägliche Praxis strebt nach eben dieser Banalität, das heißt nach Normalität, und damit nach möglichst erregungsarmen Reisesituationen (Vgl. zu Reizstärke unterschiedlicher Umwelten die Ausführungen von Mehrabian 1987: 18). Das so scheinbar Banale ist folglich kein Manko, sondern vielmehr Ziel, dass in der alltäglichen Praxis immer auch wieder verfehlt wird. Die Ergebnisdarstellung der vorliegenden Studie konzentriert sich darauf, was während des Unterwegs-Seins in verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Straßenbahn, U- und S-Bahn, Regional- und Fernzug, Flugzeug) vor sich geht, ohne jedoch auszublenden, dass es auch ein vor und nach der Reise gibt, was wiederum auf diese wirken kann. Für die Fortbewegung stehen „mobile Behausungen“ (Augé 1994: 94) zur Verfügung, die von den Menschen vorübergehend bewohnt werden und die ihn zu dem gewünschten Ort bringen. Es gibt festgelegte Routen sowie konkrete Start-, Halte- und Endpunkte, an denen das Vehikel betreten oder verlassen werden kann. Öffentliche Verkehrsmittel weisen unterschiedliche Verbindungen zu den Orten außerhalb auf. Im Zug oder Bus sitzend lassen sich Städte und Landschaften beobachten, das Flugzeug ermöglicht, einen sonst nicht zugänglichen Raum zu durchqueren und gleichzeitig schemenhaft den eigenen Lebensraum aus einer anderen Perspektive wahrzunehmen. In der U-Bahn

hingegen bewegt sich der Fahrgast „wie ein Maulwurf“ (Juana, 35 Jahre, Madrid)²⁹ unterhalb der Oberfläche und hat lediglich eine Vorstellung davon, wie es über ihn aussieht. Die Architektur ist bei allen öffentlichen Verkehrsmittel ähnlich: Es handelt sich um abgeschlossene durch Türen zu betretende Boxen. Bei Zügen sind zumeist mehrere dieser Kästen aneinandergereiht. Der Fahrgastraum ist mit unterschiedlich arrangierten, fest installierten Sitzmöbeln ausgestaltet. Der Zugang zu diesen Behältern hat sich mit den Jahren verändert. Bei der Erfurter Straßenbahn beispielsweise waren die älteren Modelle über Treppenstufen und schmale Türen zu erreichen. Die Einführung von Niederflurbahnen erleichterte den Einstieg in den Fahrgastraum und öffnete somit den Raum auch für Personen, denen der Zugang früher erschwert oder nicht möglich war.

Der nachfolgende Abschnitt vermittelt einen Eindruck von der Vielsichtigkeit der wahrnehmbaren Phänomene bei der Analyse von Reisesituationen.

Schaufenster des sozialen Lebens

Ausgehend von Grathoffs Verständnis des Alltags, der ihn als

konkrete und lebendige, umfangreiche Fülle der Erlebniserfahrung von Handelnden [...] die aneinander sich orientierend, auf abwesend Andere sich beziehend und auf Zukünftiges zugehend, im historischen und biographischen Bestand einer stets vorgegebenen Gesellschaft ihre Orientierung suchen und ihre Situation definieren

Grathoff 1978: 68

beschreibt, ist in der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln eine solche alltägliche Handlung zu sehen. Die für heutige Gesellschaften immer wichtiger werdende

²⁹ Die Zitate der Interviews und Dialogischen Introspektionen wurden für die Ergebnisdarstellung von para-sprachlichen Äußerungen bereinigt. Die Verfasserin übersetzte die spanischen Aussagen ins Deutsche.

Mobilität bildet dabei erst die Voraussetzung, dass sich Menschen in eine Art Container begeben und von A nach B fortbewegen lassen. Hierbei treffen tagtäglich ein Vielzahl unterschiedlicher Menschen aufeinander³⁰. Folglich zielt die Analyse der vorliegenden Studie nicht auf eine spezielle Personengruppe, die sich durch ein Charakteristikum, etwa das Alter, von anderen unterscheidet, sondern blickt auf all jene, die sich in öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Reise begeben. Es ist eben diese Heterogenität an Personen, die in einem Raum zusammenkommen, die Reisesituation zu einem interessanten Forschungsgegenstand werden lassen. Die angesprochene Verschiedenartigkeit der Personen beschreibt Kevin im Interview. Bei seinen Fahrten in der Metro fiel ihm auf, dass es

wie ein Schaufenster ist, wo du alle möglichen Menschen siehst. Ich mag es besonders, Kinder zu beobachten, dann gibt es die älteren Menschen [...]. Außerdem gibt es unschöne Momente, etwa, wenn man Menschen sieht, die in der Metro sind, weil sie wahrscheinlich kein Dach über dem Kopf haben und es draußen kalt ist. [...] Manchmal sind sie auch schmutzig und riechen unangenehm, weil sie auf der Straße leben und sich eben in die Metro zurückziehen, um nicht in der Kälte zu sein. Dann siehst du auch Leute die ihre alltäglichen Dinge besprechen oder auch Leute, die sich anschreien. Dann werde ich immer hellhörig, wenn Leute eine andere Sprache sprechen und man nichts versteht, manchmal reden sie auch sehr laut und du weißt einfach nicht was sie sagen, du kannst aber beobachten wie sie gestikulieren.

Kevin, 26 Jahre, Madrid

Öffentliche Verkehrsmittel führen dem Fahrgast also nicht nur unterschiedliche Menschen vor Augen, sondern sind darüber hinaus eine Plattform, um verschiedenartige Handlungsweisen oder auch Lebensstile zu erleben. Besonders Interaktionsformen, die vom persönlichen Repertoire abweichen, fielen den Interviewten hierbei ins Auge wie die Anmerkungen von Sandra aus Erfurt

³⁰ Öffentliche Verkehrsmittel bilden insofern einen egalitären Ort, als dass sie allen Personen mit einem gültigen Ticket gleichermaßen für die Reise berechtigen. Durch die Wahl der Kleidung oder mit der Nutzung der 1. Klasse kann sicherlich eine gesellschaftliche Position beziehungsweise ein bestimmter Status angezeigt werden. Wie noch zu zeigen ist, bezieht sich jedoch ein Großteil der gültigen Regeln bei der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmittel auf die Interaktion zwischen Reisenden. In diesem Kontext sind bestimmte, in anderen Situationen gültige gesellschaftliche Rollen nicht von Relevanz.

beispielhaft illustrieren. Sie berichtet von einer Zugfahrt, in deren Verlauf sie die Interaktion zwischen einer Mutter und ihren beiden Kindern miterlebte:

die Kinder [...] sind rumgeturnt und haben den Mülleimer aufgemacht und das Mädel hat dann da altes Brot rausgenommen und wollte da reinbeißen und ich *Nein, ah, das geht nicht*. Und die [gemeint ist die Mutter, Anm. d. Verf.] dann endlich mal von ihrem Handy hochgeguckt, hat dem Kind eine gescheuert, vollgemotzt, ja und weiter mit dem Handy gespielt. Und der Junge ist in dem Abteil rumgelaufen und kam mir dann, kam zu mir mit einer Bierflasche. Hat halt irgendwer eine Bierflasche da liegen lassen, hat da dran rumgenuckelt und da hab ich dann zu der Mutter halt was gesagt. Und da hat sie die Kinder vollgeschnauzt und ja im Endeffekt saßen die Kinder dann bei mir, eins auf dem Schoß und eins neben mir und fanden mich ganz toll und haben [...] total geheult, dass sie aussteigen mussten.

Sandra, 31 Jahre, Erfurt

Sandra berichtet weiter, dass sie das Miterleben dieser Umgangsformen traurig stimmt und sie es auch „deprimierend [...] für unsere Gesellschaft“ findet. Der konkrete Fall zeigt mit dem Ansprechen der Mutter und dem damit verbundenen indirekten Hinweis auf ihre mangelnde Fürsorge bereits eine ausgeprägte Form der Interaktion. Insgesamt, so zeigten die Beobachtungen und Gespräche, hielten sich die Personen diesbezüglich zurück. Derartige Erfahrungen erweitern den persönlichen Wissensvorrat über menschliche Interaktion. Ähnliches ist auch bezüglich der Präsentationsformen der Personen und den damit einhergehenden Lebensstilen festzuhalten. Die Aussage von Maria veranschaulicht wie in öffentlichen Verkehrsmitteln heterogene Lebensentwürfe aufeinander treffen:

Weil Bahn fahren ist so, da sind so viele Menschen, so viele Fremde, die man einfach nicht kennt, wo man denkt [...] der sieht schon ein bisschen komisch aus [...] manche sehen halt wirklich ein bisschen komisch aus, [...] weil ich kenn das nun mal nicht anders [...]. Ich hab sonst immer nur so eine Umgebung, wo alle darauf achten wie sie rumlaufen und jetzt steig ich in die Bahn ein und sehe da so Menschen, die einfach nur in, weiß ich nicht was rumlaufen [...]. Ist manchmal schon ein bisschen irritierend für mich.

Maria, 14 Jahre, Berlin

Öffentliche Verkehrsmittel verbinden sowohl unterschiedliche Orte im städtischen Raum als auch urbane Räume miteinander. Folglich können Personen bei einer Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln mit Räumen in Kontakt kommen, selbst wenn sie sich für gewöhnlich nicht dort aufhalten oder aufhalten würden. Beispielsweise führt eine häufig von Laura genutzte Buslinie durch den Berliner Stadtteil Wedding. Sicherlich handelt es sich beim Wedding um einen Bezirk, der dafür bekannt ist, sozialer Brennpunkt zu sein. In ihrer Argumentation bezieht sich Laura jedoch explizit auf ihre eigenen Beobachtungen und Erfahrungen und verzichtet auf die Wiedergabe stereotyper Aussagen. Den Kontrast mit einem anderem Viertel nutzend, zeigt Laura wie neben den Menschen auch städtebauliche Strukturen Hinweise auf bestimmte Lebensformen bieten:

der Wedding ist also, da müssen Sie die Leute anschauen. [...] Das ist schon mal was ganz anderes. [...] Sie meinen ja streckenweise, es ist [...] Türkei [...]. Sie sind gar nicht mehr in Deutschland. [...] Und so sind auch die Gestalten, die einsteigen, nicht, dass ich was dagegen hätte [...]. Aber [...] Sie haben das Gefühl, es ist ein anderer Stadtteil und so wie es in San Francisco Chinatown gibt [...], gibt es bei uns ein Wedding und der ist Türkisch-Town oder so was ähnliches. [...] Das merkt man bei den Leuten, die ein- und aussteigen, weil das sind sozusagen die Sozialwohnungen, [...] die hochgezogen worden sind, das sind nicht die Villen in Dahlem [...] oder sonst irgendwas Schniekes, sondern das ist also, echte Wohnviertel [...]. Also, das ist schon eine andere Welt bei denen. [...] Das muss ich schon sagen, also, der Wedding, die Müllerstraße fährt der Bus eine Zeitlang. [...] Und da [...] können Sie die sozialen Probleme sozusagen hautnah sehen.

Laura, 69 Jahre, Berlin

Transportmittel sind einer der wenigen Orte, in denen auch heute noch unterschiedliche Gesellschaftsschichten einander begegnen und bedingt durch das notwendige Verweilen genügend Zeit ist, den anderen zumindest wahrzunehmen. Somit bietet sich auch die Chance, verschiedene Aspekte über das Verhalten von Menschen zu erfahren. Beatriz berichtet, dass sie in öffentlichen Verkehrsmitteln ein Gefühl dafür bekommt wie „die Stadt gerade ist, wie so die jungen Leute in Beziehung zueinander treten“ (Beatriz, 48 Jahre, Madrid). Die Variation an Personen, so zeigten die Beobachtungen, ist im öffentlichen Nahverkehr am höchsten. Eine

Erkenntnis, die nicht sonderlich überrascht, da sich die alltäglichen Wegstrecken zumeist innerhalb der Stadt oder zwischen zwei Punkten abspielen³¹.

Um zunächst noch einmal zu konstatieren: Öffentliche Verkehrsmittel stellen einen Raum dar, in dem die Fahrgäste eine Strecke zurücklegen. Bedingt durch die Architektur des jeweiligen Verkehrsmittels und in Abhängigkeit von der Anzahl der Reisenden sind die Distanzen zwischen den Fahrgästen einmal mehr, einmal weniger groß. Hierbei dienen Regeln als Orientierungspunkte für das Handeln der Menschen, indem sie die Situation Reisen und auch die unterschiedlichen Begegnungen strukturieren. Die unterschiedlichen Regeln, die für einen reibungslosen Ablauf der Reise von Bedeutung sind, diskutiert das Kapitel *Handlungsorientierungen*.

Neben den angesprochenen räumlichen Strukturen, stellt die Verweildauer im Verkehrsmittel einen weiteren Aspekt der Reisesituation dar. Anders als beispielsweise auf einem öffentlichen Platz, auf dem die Individuen meist zügig aneinander vorbei gehen, verharren sie eine gewisse Zeit in dem Vehikel. Die Dauer der Reise ist von der zurückzulegenden Distanz abhängig und dem Fahrgast – einmal von außergewöhnlichen Zwischenfällen abgesehen – bereits vor Antritt der Reise bekannt. Die Reisezeit nutzen die Fahrgäste individuell und nehmen sie auch unterschiedlich wahr. Den Auswirkungen der genannten Gesichtspunkte auf das individuelle Reiseerleben widmet sich das Kapitel *Raum-zeitliche Handlungsstrukturen*.

Das Aufeinandertreffen von einander unbekannten Personen auf einem begrenzten Raum erfordert von den Individuen entsprechende Arrangements. Die unterschiedlichen Strategien erfahren im Kapitel *Begegnungen zwischen Menschen* eine ausführliche Analyse. Das Kapitel bespricht neben der Interaktion zwischen den Fahrgästen auch jene Formen, die zwischen einander bekannten Personen sowie zwischen dem Reisenden und dem Zugbegleitpersonal stattfinden.

³¹ Diesbezüglich ist festzuhalten, dass sich die Lebensumstände auch auf die Mobilität auswirken, gleichwohl, so die Vermutung, die Bewegung innerhalb der Stadt schichtunabhängig erfolgt. Im Fernverkehr hingegen kommen weitere Aspekte hinzu: Zum einen muss das soziale Netzwerk oder die berufliche Position Anlass für eine Reise geben. Zum anderen bedarf es entsprechender ökonomischer Ressourcen.

Die Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln in der hier gewählten Weise zu analysieren, nimmt die Forderungen nach einer kontextsensitiven Datenbearbeitung, wie sie etwa Morely (2010: 41f.) formulierte, ernst. Ein solches Vorgehen wirft zunächst einen offenen Blick auf die Situation des Reisens, zeigt deren Komplexität. So lässt sich in einem nächsten Schritt und aufbauend auf diesen Handlungsrahmen das Augenmerk auf Kommunikationsphänomene richten. Diesbezüglich sind in den letzten Jahrzehnten durch ein stetig wachsendes Repertoire an Medien neue mediale Kommunikationsformen hinzugekommen. Diese neuen kommunikativen Praktiken fügen sich in bereits bestehende Situationen und Arrangements ein. Die Integration von Medien in bereits etablierte Situationen erfolgt in einem Aushandlungsprozess, in dessen Verlauf sich neue Handlungsmöglichkeiten herauskristallisieren, die zu einer Veränderung, Erweiterung oder Neuschaffung von Kommunikationsregeln führen und den Alltag der Menschen auf unterschiedliche Weise tangieren. Mit den mediatisierten Formen von Kommunikation während der Reise beschäftigt sich das Kapitel *Die mediale Ausgestaltung von Mobilität*. Basierend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Kapitel zeigen sich sowohl neue als auch bekannte Kommunikationsformen. Mit Blick auf den Lautraum lässt sich der Einfluss medialer Praktiken auf die Situation nachvollziehen. Der kontextualisierte Blick auf die Gesamtsituation Reisen ermöglicht eine adäquate Einordnung der Gebrauchsweisen und ist gleichermaßen ein Beleg für die Mediatisierung kommunikativen Handels auf der Mikroebene.

6.2 Handlungsorientierungen

Dieses Kapitel setzt sich basierend auf den Ergebnissen des empirischen Datenmaterials mit dem Handeln als regelgeleitete kommunikative Praktik auseinander. Regeln sind wichtige Orientierungspunkte für das Handeln in Situationen. Sie stehen jedoch in einem Wechselverhältnis mit den individuellen Bedürfnissen und der individuellen Einschätzung der Situation. Um zunächst bei den Regeln zu bleiben: Sie signalisieren dem Individuum, was in einer konkreten Situation zu tun oder zu lassen ist. Obgleich Individuen sich im Laufe der

Sozialisation ein Regelwissen aneignen, müssen sie nicht zwangsläufig jede Regel, die sie in ihrem Alltag anwenden, auch als solche identifizieren können (Vgl. Shimanoff 1980: 54ff.). Das Handeln erfolgt zwar in Bezug auf Regeln, nur wird dies vom Individuum nicht immer bewusst repräsentiert. Regeln begrenzen Handlungsoptionen und sind ein wichtiger, wenn auch nicht alleiniger Bestandteil von Handlungen. Eine regelorientierte Handlungsperspektive wie sie Höflich (1996) skizziert, entlastet das handelnde Individuum von der Aufgabe, kontinuierlich neue Arrangements und damit verbunden auch Orientierungspunkte des Handelns finden zu müssen. Die Kenntnis von Regeln sowie deren Einhaltung lässt Handlungen erwartbar werden, was wiederum Normalität sichert. Die Missachtung einer Regel, die gleichermaßen eine Bestätigung deren Existenz darstellt, kann zu Sanktionen führen, die unterschiedlich gestaltet sind und von der Schwere des Vergehens abhängen. Hierbei mag es auch gute Gründe geben, völlig auf Sanktionen zu verzichten (Vgl. hierzu Goffman 1982: 154f., Shimanoff 1980: 98). Regelbrüche können zudem auf eine anstehende Veränderung derselben hinweisen. Die Anwendung von Regeln erfolgt im situativen Kontext. Sie sind jedoch in dem Sinne übersituativ als das sie auch für ähnliche Handlungssituationen gelten. Das heißt, Regeln fungieren weiterhin als Handlungsorientierung, berücksichtigen jedoch die Umstände der konkreten Situation, das heißt sie verbinden die Handlungen mit der Situation (Vgl. Wieder / Zimmermann 1976: 111). Für die Situation des Reisens ließ sich die Verknüpfung von Regeln, Situation und Handeln ausmachen. Darüber hinaus zeigte sich, dass die Individuen im Handeln auch ihre individuellen Bedürfnisse berücksichtigen. Mit Blick auf die Regeln waren unterschiedliche Formen zu erkennen. Sie variierten hinsichtlich ihres Fixierungsgrades und ihrer Sanktionierbarkeit. Zunächst werden die Regeln dargestellt, um darauf aufbauend diese in das Verhältnis von Situation, der individuellen Einschätzung der Situation sowie den individuellen Bedürfnissen der Reisenden zu stellen. Ziel ist es nicht, alle handlungsleitenden Regeln aufzuführen, wäre doch ein solcher Versuch ein „auswegloses Unterfangen“ (Höflich 1996: 33). Allerdings verweisen die jeweiligen Auswertungskapitel immer auch auf die in den untersuchten Situationen verwendeten Handlungsorientierungen. Damit liefert die vorliegende Studie einen empirischen Beleg dafür, dass Regeln bei alltäglichen Handlungen sowie kommunikativen Prozessen von Relevanz sind.

6.2.1 Regeln in öffentlichen Verkehrsmitteln

Zunächst steht die unterstützende Leistung der Regeln bei der Ausgestaltung von Reisesituationen im Mittelpunkt. Auch wenn menschliches Handeln ein komplexer Vorgang ist, der sich nicht ausschließlich normativ erklären lässt, weisen Regeln zunächst darauf hin, „daß es gesellschaftliche Vorstellungen von korrekten, den jeweiligen Umständen angemessenen Handlungsweisen gibt“ (Höflich 1996: 31). Wie im Kapitel über das empirische Vorgehen bereits vermerkt, fanden die Erhebungen in Deutschland und Spanien statt. Auch wenn zwischen zwei westlichen Ländern wie Deutschland und Spanien durchaus kulturelle Unterschiede bestehen, die sich dann auch auf bestimmte Regeln (zum Beispiel der Gesprächslautstärke) auswirken können, hatte die Studie nicht das Ziel kulturvergleichend vorzugehen. Von besonderem Interesse waren die Gemeinsamkeiten im Handeln, die sich trotz anzunehmender Unterschiede herauskristallisierten.

Der Fixierungsgrad von Regeln

Grundlegend ließen sich bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und den in diesem stattfindenden Interaktionshandlungen Regeln mit unterschiedlichem Fixierungsgrad ausmachen, die jedoch alle gleichermaßen als Handlungsorientierung fungieren. Damit tragen sie dazu bei, den Ablauf der Mobilitätsphase störungsfrei und den Umgang zwischen den Fahrgästen respektvoll zu gestalten.

Regeln mit einem hohen Grad an Fixierung liegen zumeist als schriftlich formulierte Verhaltenserwartungen vor. Mit Blick auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ließen sich Beförderungsrichtlinien, Gesetze und Sicherheitshinweise als Beispiele anführen. Die Beförderungsrichtlinien der Verkehrsbetriebe³² regeln die jeweiligen Rechte und Pflichten, die sich aus der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel

³² Es werden nicht alle Beförderungsrichtlinien genannt (Vgl. VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2011 für den vollständigen Text). Die Richtlinien fielen bei den Beobachtungen auf, da sie dem Fahrgast als Aushang (zumeist nur auszugsweise) zugänglich sind. Zudem sind sie auch in den Informationsbroschüren der Verkehrsbetriebe sowie deren Internetauftritt nachzulesen.

zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Fahrgast ergeben. Mit dem Betreten des Fahrzeugs beziehungsweise der entsprechenden Haltestelle akzeptiert der Fahrgast die Beförderungsbedingungen. Die Bestimmungen tragen dazu bei, einen reibungslosen Ablauf des Fahrbetriebs zu gewährleisten. Hierzu sind unter anderem Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Fahrgäste sowie des Personals von Nöten. Beispielfhaft seien das Waffenverbot (Vgl. etwa VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2011: Teil A §3 (3)) oder die Regelungen für die Mitnahme von Tieren ((Vgl. VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2011: Teil A §12) erinnert³³ genannt.

Die Beförderungsrichtlinien umfassen auch Angaben zum Verhalten in den Fahrzeugen und auf dem Betriebsgelände. So sind die Mitnahme und der Verzehr offener Speisen und Getränke in öffentlichen Verkehrsmitteln ebenso untersagt wie die Nutzung von Musikinstrumenten und Tonwiedergabegeräten (außer es liegt eine schriftliche Genehmigung des jeweiligen Verkehrsunternehmens vor). Zudem gibt es fixierte Regeln, die das Zusammentreffen von Personen in einen begrenzten Raum – wie bei den öffentlichen Verkehrsmitteln der Fall – strukturieren. Hierzu zählen beispielsweise Bestimmungen bezüglich des Geruchs oder der Lautstärke (Vgl. etwa (Vgl. VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2011: Teil A §3 (5) sowie §4 (10)).

Ein Großteil der Interaktionsregeln weist jedoch einen geringen Fixierungsgrad auf. Ihr exakter Ursprung ist nur selten nachvollziehbar. Auch wenn sie nicht schriftlich festgehalten sind, finden sie doch in alltäglichen Situationen Anwendung, das heißt, sie sind dem Individuum bekannt, obschon der Einzelne die von ihm angewandten Regeln nicht immer als solche erkennt beziehungsweise benennen kann. Die analytische Schwierigkeit bei Regeln mit geringem Fixierungsgrad besteht darin, das Handeln als regelgeleitet zu erkennen. Die Existenz der Regeln zeigt sich in diesen Fällen insbesondere bei der Verletzung derselben (Vgl. hierzu auch Höflich 1996: 32). Neben zahlreichen Interaktionsregeln, die allgemein für Situationen, in denen

³³ Ähnliche Bedingungen finden sich auch bei den Beförderungsrichtlinien anderer Fahrunternehmen, etwa der Deutschen Bahn (Vgl. DB Fernverkehr AG 2011) oder der Metro de Madrid (Vgl. Comunidad de Madrid 2006).

sich Menschen begegnen, Gültigkeit besitzen, gibt es auch einige, die speziell bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel relevant werden. Die als allgemeingültig unterstellte Regel „Erst raus, dann rein“ während des Ein- und Aussteigens ist hierfür ein Beispiel (Vgl. hierzu die ausführliche Darstellung in Kapitel 6.4.3.3).

Im Zusammenhang mit dem Fixierungsgrad steht der Aspekt der Sanktionierbarkeit. Für Regeln mit einem hohen Fixierungsgrad stehen im Fall ihrer Missachtung und je nach Vergehen festgelegte Sanktionen zur Verfügung. Doch auch bei den festgelegten Sanktionsmaßnahmen muss zunächst das Vergehen als solches erkannt werden, das heißt, auch wenn jede Person, die ohne gültigen Fahrausweis reist, gemäß der Beförderungsrichtlinien ein erhöhtes Entgelt zu entrichten hätte, ist zuerst die Tat, etwa in Form einer Kontrolle, nachzuweisen. Erst dann können entsprechende Ansprüche zur Geltung kommen. In einem solchem Fall erhält die betroffene Person zunächst eine Verwarnung in Form eines Bußgeldes, bei wiederholter Tat ist zudem mit einer Anzeige zu rechnen. Für Reisende bedeutet dies, sie müssen zwar immer mit einer Fahrausweiskontrolle rechnen, es besteht aber auch stets die Hoffnung, davon verschont zu bleiben. Bei Zuwiderhandlungen gegen die hinsichtlich des Verhaltens in öffentlichen Verkehrsmitteln formulierten Regeln stehen begrenzte Sanktionsmaßnahmen zur Verfügung. Konsumiert beispielsweise ein Fahrgast offene Speisen, kann zunächst eine Ermahnung verbunden mit der Aufforderung die Tätigkeit einzustellen ausgesprochen werden. Bei deren Nichtbefolgen ist es möglich, den Fahrgast von der Beförderung auszuschließen. Weitere sanktionierende Maßnahmen stehen für die bloße Handlung nicht zur Verfügung. Anders wäre dies, wenn es durch den Verzehr von Lebensmitteln beispielsweise zu einer Verschmutzung des Fahrzeugs oder der Betriebsanlagen kommt. In diesem Fall sind je nach Grad der Verunreinigung entsprechende Gebühren für die Reinigung zu entrichten – immer vorausgesetzt der entsprechenden Person kann die Tat nachgewiesen werden (Vgl. VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2011: Teil A §4 (6))³⁴. Die Androhung einer Strafe, die durch

³⁴ Trotz zahlreicher fest installierter Überwachungskameras lassen sich Verkehrsmittel sowie das dazugehörige Betriebsgelände nicht vollständig kontrollieren. Hinzu kommt die zuweilen hohe Fluktuation, die es schwierig macht, Delinquenten eine Tat eindeutig nachzuweisen. An dieser Stelle sei aber auch vermerkt, dass an Haltestellen und in Verkehrsmitteln angebrachte Videokameras bei der

Aufkleber in den Fahrzeugen sichtbar kommuniziert wird, weist die Regel als solche nochmals sichtbar für alle Reisenden aus und zeigt gleichzeitig an, dass für den Fall des Übertritts Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Mit abnehmender Fixierung von Regeln lässt sich bei abweichendem Verhalten nicht auf einen eindeutigen Katalog an Sanktionsmaßnahmen zurückzugreifen. Dennoch ist eine Sanktion, auch wenn sie aus verschiedenen Gründen in der alltäglichen Praxis nicht realisiert wird, faktisch möglich.

Im Folgenden richtet sich das Augenmerk auf die Regeln der Interaktion, die ein Beispiel für nicht fixierte Regeln sind. Es lässt sich eine doppelte Wirkung von regelkonformem Handeln bei Interaktion festhalten. So ermöglichen Interaktionsregeln sowohl durch den Akt der Rücksichtnahme das Image beteiligter Individuen als auch mittels Selbstachtung das eigene Image zu wahren (Vgl. Goffman 1978: 16). In diesem Fall geht die Berücksichtigung von Interaktionsregeln mit positiven Sanktionen für das Individuum einher, etwa dann, wenn das Individuum mit der Beachtung der Interaktionsregeln demonstriert, Möglichkeiten zur Aggression ungenutzt zu lassen. Die gegenseitige Anerkennung bringt die wechselseitige Achtung der Interaktionspartner zum Ausdruck. Alltägliche Handlungen, die auf diesem Moment von Wertschätzung des Anderen gründen, bestätigen auf der Mikroebene die bestehende soziale Ordnung. Da es in öffentlichen Verkehrsmitteln zu zahlreichen Kontakten mit anderen Menschen kommt, sind allerdings auch Verstöße gegen die Interaktionsordnung nicht auszuschließen. Obgleich diese für den Einzelnen sicherlich ärgerlich sind, handelt es sich in den meisten Fällen um geringfügige Vergehen. Manchmal führen die vorherrschende Situation oder persönliche Umstände zu Abweichungen von der Interaktionsordnung. Anstelle nach einem Schuldigen zu suchen, ist es in diesen Fällen wichtiger, dass die Individuen einander mit einem gewissen Maß an Toleranz und Nachgiebigkeit begegnen, sich kooperativ verhalten. Das Beispiel, bei dem sich zwei Personen im städtischen Raum begegnen und anlässlich eines schmalen Durchgangs, ein Arrangement finden, um einander passieren zu können, illustriert die Notwendigkeit

Aufklärung körperlicher Übergriffe auf andere Fahrgäste eine wertvolle Unterstützung waren (Vgl. Huth / Hertrich 2011).

der Kooperation (Vgl. hierzu auch Goffman 1982: 112). Da es anders als im öffentlichen Straßenverkehr nicht eindeutig geregelt ist, wer „Vorfahrt“ hat, sind die Individuen gefordert, überein zu kommen. Eine Lösung wäre, in dem durch ein gegenseitiges Grüßen in welcher Form auch immer, der Wille zur Zusammenarbeit angezeigt wird und die Personen schließlich an einander vorbei und dann ihrer Wege gehen. Nun besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass aus unterschiedlichen Gründen eine der Personen unachtsam ist und den Anderen nicht (gleich) bemerkt. Dies wäre ein solches Moment, bei dem die korrekt handelnde Person gefordert ist, indem sie die Abweichung nicht als Ankündigung von Aggression versteht, sondern dem Gegenüber trotz seiner „Nicht-Übereinstimmung in diesem Fall“ grundsätzlich die Fähigkeit zuschreibt „regelkonform zu handeln“ (Goffman 1982: 142). Wird das Fehlverhalten bemerkt, kann durch eine Entschuldigung oder Lächeln das Versehen eingeräumt und nachträglich ein Aggressionsverzicht angezeigt werden. Sicherlich wäre es im ungünstigsten Fall auch denkbar, dass die Abweichung durchaus als bewusste Handlung zu sehen ist, die sich auf negative Charaktereigenschaften oder für die gegenwärtige Situation unangemessene Machtansprüche der Person zurückführen lassen. In den meisten Fällen tritt aber „anerkanntermaßen [...] das Interesse an der Bestimmung des Schuldigen zurück hinter dem Interesse daran, den Verkehr wieder in Gang zu bringen“ beziehungsweise in Gang zu halten (Goffman 1982: 155). Das alltägliche Miteinander geht demnach mit einem individuellen Aufwand für den Einzelnen einher. Gleichsam zeigt sich hierbei bereits die Bedeutung der Situation. Auch wenn bei der Ausgestaltung von Situationen individuelle Vorstellungen und Voraussetzungen bedeutsam sind, bedarf es auch einer möglichst intersubjektiven Einschätzung dieser. Nur eine adäquate Bewertung der Situation ermöglicht es, sowohl die entsprechend gültigen Regeln zu erkennen und in der Folge auch anzuwenden als auch Verhaltensabweichungen in einen situativen Kontext zu stellen und angemessen zu bewerten.

Entsprechend ist auch nachzuvollziehbar, dass die Abweichung von der Regel „Erst raus, dann rein“ als problematisch betrachtet wird, eben weil nicht die Situation, sondern individuelle Interessen Einzelner dazu führt. Der Verstoß gegen die den Ein- und Aussteigevorgang ordnende Regel führt wiederum dazu, dass sie als solche wahrgenommen wird. Zudem illustriert diese Regel anschaulich wie es zu einem

Wandel bezüglich ihres Fixierungsgrades kommen kann. Im empirischen Material zeigte sich wiederholt die Missachtung der genannten Regel, gleichwohl die Interviewpartner immer wieder auf deren strukturierende Funktion verwiesen. Die bestehende Diskrepanz zwischen dem als richtig erachteten und folglich auch erwarteten Verhalten und der realen Situation mag den Anlass gegeben haben, in schriftlicher Form an diese Handlungspraxis zu erinnern. In Berlin und Madrid³⁵ weisen entweder Hinweisschilder oder Anzeigetafeln an Haltestellen darauf hin, vor dem Einsteigen, andere Fahrgäste erst aussteigen zu lassen. Die Überführung in eine schriftlich fixierte Regel lässt sich als eine Form der Bestandssicherung einer Regel begreifen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass es gerade mit Blick auf die Regeln der Interaktionsordnung, eben weil sie in den meisten Fällen nicht als ausformulierte Handlungsanweisungen vorliegen, unterschiedliche Toleranzbereiche festzustellen sind. So verändert sich beispielsweise die Regel bezüglich des Abstandes, der in öffentlichen Verkehrsmitteln zu anderen Reisenden zu wahren ist, abhängig von der Personendichte. Zu Stoßzeiten saßen beispielsweise in Berlin Personen auf den längs zum Waggon angebrachten Sitzbänken dicht beieinander. Da es sich in der Berliner U-Bahn um durchgezogene Bänke handelt, sind ungewollte Berührungen nicht auszuschließen. Das gleiche Benehmen würde jedoch bei fast leeren Wagen mit Blick auf das individuelle Territorium als Übergriff gewertet. Bereits an diesem Beispiel zeigt sich, dass sich die „vermeintlich immer schon fertigen Wegweiser unseres Handelns“ demnach erst „*in situ*“ vollends konstituieren (Ortmann 2003: 145, Hervorhebung im Original). Zudem sei angemerkt, dass es eingedenk unterschiedlicher Toleranzbereiche bei Regeln zu Handlungsunsicherheiten kommen kann. Zur Illustration sei nochmals das eben genannte Exempel bemüht. In einer vollbesetzten U-Bahn kann die hohe Personendichte zu geringen Abständen zwischen den Reisenden führen, die dann auch von den Individuen akzeptiert werden. Nimmt nun im Laufe der Fahrt die Anzahl der Fahrgäste allmählich ab, vergrößert sich das

³⁵ Sicherlich treten diese Probleme nur dort auf, wo eine entsprechende Anzahl an Menschen aufeinandertrifft. Berlin und Madrid stellen solche Ballungszentren dar. Interessanterweise waren in beiden Städten sowohl das Vergehen an sich als auch die Bemühungen, den Reisenden mehr für seine Mitmenschen zu sensibilisieren auszumachen.

Territorium. Es wäre nun wieder möglich, auf Abstand zu gehen. Genau hierbei stellt sich nun die Frage, welches Verhalten der Situation angemessen ist. Ein deutliches Distanzieren entspräche den allgemeinen Distanzregeln, ließe sich aber auch als unhöfliche Geste werten (Vgl. auch Kapitel 6.4.3.1). Es kann also Situationen geben, in denen Regeln, die sich scheinbar widersprechen zum Tragen kommen. In diesen Fällen helfen Meta-Regeln dem Einzelnen entsprechende Handlungsentscheidungen zu treffen (Vgl. Shimanoff 1980: 44 sowie 59).

Viele alltägliche Situationen sind ohne ein entsprechendes Repertoire an Regeln durchaus kompliziert. Die entlastende Funktion von Regeln hilft somit bei der Herstellung beziehungsweise der Wahrung von Normalität (eine ausführliche Auseinandersetzung mit dem Begriff, den historischen sowie disziplinspezifischen Dimensionen von Normalität findet sich bei Link 2006). Denn diese zeigt sich „aus Sicht derjenigen, die unmittelbar in die Selbstverständlichkeiten des alltäglichen Lebens verstrickt sind“ gerade in all jenen Prozessen, „über die nicht diskutiert zu werden braucht“, sich also einer „Infragestellung“ entziehen (Rolf 1999: 45). Indem sich Individuen an den Regeln orientieren, akzeptieren sie die Herausbildung und den Bestand von Handlungsmustern und drücken damit auch den Wunsch nach Normalität aus. In diesem Zusammenhang ist nicht zu vergessen, dass Regelbrüche mitunter auch ein Indiz oder auch Initiator von sich verändernden Handlungspraktiken sein können. Da Regeln nur dann ihre Wirkung entfalten können, wenn sie als solche anerkannt und akzeptiert werden, lassen sie sich nicht losgelöst vom handelnden Individuum betrachten. Wie sich anhand einiger Beispiele bereits zeigte, bildet die konkrete Situation den Handlungsrahmen.

6.2.2 Regeln im Handlungskontext

In öffentlichen Verkehrsmitteln kommen wie dargestellt unterschiedliche Regeln zum Tragen. Neben den Beförderungsrichtlinien finden sich zahlreiche Regeln, wie die der Interaktionsordnung, die allgemein für Situationen gelten, in denen Menschen aufeinandertreffen. Indem das Individuum sein Handeln an den Regeln orientiert, demonstriert es einerseits die Kenntnis und andererseits die Anerkennung der

verwendeten Regeln. Dennoch mag es situative oder persönliche Gründe geben, die das Individuum veranlassen, über Handlungsalternativen nachzudenken. Hierbei besteht die Möglichkeit, nach wie vor am regelkonformen Auftreten festzuhalten – in diesem Fall begrenzen die Regeln die Wahlmöglichkeiten und erleichtern damit die Orientierung (Vgl. Höflich 1996: 34). Alternativ kann das Individuum auch von geltenden Regeln abweichen.

Um die in der jeweiligen Situation gültigen Regeln anwenden zu können, müssen diese bekannt sein. Ein weiterer Aspekt ist die Regelmäßigkeit, mit der das Individuum bestimmte Situationen, hier das Reisen in öffentlichen Verkehrsmitteln, erlebt. Dirk, der viel mit dem Zug unterwegs ist, beschreibt, woran er häufige und gelegentliche Nutzer erkennt:

Was für mich immer ganz zentral ist, ist, dass man [...] in einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht umhin kann mit anderen Leuten irgendwie in Kontakt zu kommen [...] und ich finde man hat immer dann positive Erfahrungen oder auch positive Erlebnisse, wenn die Leute so ein ähnliches Routineniveau haben, ist mir aufgefallen oder hab ich mir dann so auf längeren Zugfahrten mal überlegt, also, wenn ich mit Leuten zusammensitze, die auch sehr oft Zug fahren oder wöchentlich Zug fahren, täglich Zug fahren, dann hat man mit denen eher mal ein positives Erlebnis als mit Leuten, die [...] jetzt einmal im Jahr ihre, ihren Sohn im Ausland, in der Schweiz besuchen und halt [...] mit 50 Koffern [...] in [...] überfüllten Zug rein rammeln und dann wissen ihr Platz ist ja dummerweise jetzt im anderen Zugteil und dann völlig verzweifeln schon [...] positiv ist dann eben, dass Leute, [...] die dann auch wöchentlich länger Zug fahren oder auch jeden Tag halt in einem überfüllten Zug sitzen [...] nicht so schnell aus der Ruhe zu bringen sind, wenn ein Zug eben mal voller ist, wenn da mal ein bisschen mehr Geschiebe ist und dann kann man eben auch mal mit denen [...] mal über was Allgemeines ins Gespräch über so einen Einstieg, über diese Situation, die man da irgendwie gemeinsam öfter schon hat [...], als mit Leuten, die sozusagen völlig überfordert sind von ihrem singulären [...] Reiseerlebnissen [...] und da jetzt erst mal berichten müssen, dass es ja [...] ganz furchtbar ist.

Dirk, 28 Jahre, Erfurt

Die Schilderungen von Dirk verweisen auf den Aspekt der Routine. Hierbei ist davon auszugehen, dass Personen je öfter sie eine Situation erleben, mit dieser auch routinierter umgehen können, folglich ein leichtes Gedränge als situationsbedingt begreifen und darin keinen Verstoß gegen Interaktionsregeln bezüglich der Distanz

sehen. Gibt es nur sporadische, konkrete Situationserfahrungen zum Reisen, stellen unerwartete Momente kleinere Eruptionen dar, die es zu bewältigen gilt. Neben dem genannten Aspekt zeigte sich, dass die Personen ihre Umwelt unterschiedlich wahrnehmen und entsprechend auf diese reagieren. In diesem Zusammenhang berichtet Ivo von seinen täglichen Mobilitätserfahrungen auf seinem Weg zur Arbeit. Hierfür nutzt er die S-Bahn oder einen Regionalzug. In einem Fall war er bei der Rückfahrt auf der Suche nach einem Sitzplatz. Es gab noch einen freien Platz, allerdings hatte eine Frau ihre Tasche darauf gestellt und suchte etwas darin. Ivo blieb in der Hoffnung, die Frau würde seinen Sitzplatzwunsch realisieren, daneben stehen und wartete. Allerdings hatte sie „keine Anstalten gemacht“, den Platz zu räumen (Ivo, 31 Jahre, Berlin). Das sind Situationen, wo

man jetzt diesen Moment hat, wo man denkt, ok, an sich musst du sehen, dass hier jemand sitzen will und du nimmst halt wie alle anderen [...], deine Tasche halt auf den Schoß oder [...] machst eben schnell. Und das war halt eben, spricht man jetzt an und macht man sich vielleicht zum Löffel [...] oder man wartet einfach und guckt, [...] dass sie von alleine merkt [...] das ist ein bisschen komisch. Naja, [...] ich hab mich dann einfach [...] gesetzt und dann war es auch gut.

Ivo, 31 Jahre, Berlin

Im Gegensatz dazu hat Ivo in einer ähnlich gelagerten Situation andere Interaktionserfahrungen gesammelt. Hierzu erzählt er folgendes:

Auf der Rückfahrt war wieder so eine Sache, das halt ein Sitz blockiert war, da war halt ein Mann, der hatte seine Krücke dahingestellt, [...] er hat [...] sofort gemerkt, dass ich mich dahin setzen will, da ist man kurz ins Gespräch gekommen und [...] da war alles in Ordnung [...]. Und es war einfach so eine angenehme Sache, wo man halt irgendwie, da war zwar [...] der Platz blockiert, aber man kann das relativ schnell, problemlos einfach lösen.

Ivo, 31 Jahre, Berlin

Bei den beiden Begegnungen sah sich Ivo mit unterschiedlichen Handlungsanforderungen konfrontiert. Zugleich zeigte sich, dass er von seinem Gegenüber ein gewisses Verhalten erwartete. Im ersten Fall hätte die Frau seinen Erwartungen entsprochen, wenn sie ihn wahrgenommen und daraufhin die Tasche von dem Sitzplatz genommen, also ihr eigenes Handeln mit Rücksicht auf andere Personen ausgerichtet hätte. Da das von Ivo erwartete Verhalten nicht eintrat, sah er sich gezwungen, andere Handlungsoptionen zumindest zu überdenken. In diesem Sinne verlangte eine an sich alltäglich und routiniert verlaufende Situation nach einer intensiveren Beschäftigung. Gleichzeitig verzichtete Ivo darauf, die Frau mit ihrem Verhalten zu konfrontieren. In Folge erlebte er die Situation als anstrengend, nahm, indem er einen inneren Aushandlungsprozess bezüglich weiterer Handlungsschritte führte, ihr aber auch das Konfliktpotenzial. Die Bestätigung seiner Erwartungen erhielt er schließlich in einer ähnlich gelagerten Situation, in der sich das gewünschte Verhalten zeigte, was Ivo als positiv bewertete.

Die individuellen Bedürfnisse und die damit verbundene Situationseinschätzung haben Auswirkungen auf das Handeln der Personen. Im eben genannten Fall ließ es die Frau an der in öffentlichen Verkehrsmitteln erwarteten Aufmerksamkeit gegenüber anderen Reisenden mangeln. Eine Tatsache, die Folgen für andere Reisende, hier Ivo, haben kann.

Es gibt jedoch auch individuelle Situationsbewertungen, die nicht auf der Interaktionsebene anzusiedeln sind, sondern sich auf fixierte Regeln beziehen. Obwohl die Regel der Fahrausweispflicht jedem – selbst Nichtnutzern – bekannt ist und eine Fahrpreisminderung bei Nachweis einer Verletzung der Pflichten durch die Verkehrsbetriebe schriftlich zu erwirken wäre, schlagen Fahrgäste zuweilen einen unbürokratischeren Weg ein und greifen zur Selbstjustiz. So auch Karin, die wie viele andere Nutzer unter dem S-Bahn Chaos 2009 in Berlin zu leiden hatte:

Momentan fahr ich konsequent schwarz, weil [...] einfach auch überhaupt nichts fährt, man ewig braucht und es super anstrengend ist. Ich wurde bis jetzt beim Schwarzfahren dreimal erwischt und die dreimal auch in einer Woche, aber das ist schon Jahre her. [...] Und das war so geballt und das hat mich auch für Jahre

lang geschockt, ich habe immer meine Fahrkarte gekauft, aber mittlerweile habe ich das wieder etwas gelockert.

Karin, 29 Jahre, Berlin

Schwere Sicherheitsmängel bei den S-Bahnen führten zu Ausfällen sowie erheblichen Fahrplanabweichungen und letztlich auch Entschädigungsangeboten seitens der Verkehrsbetriebe (Vgl. zum Beispiel Kurpjuweit / Törne 2009). Außerdem konnten bestimmte Strecken einige Zeit überhaupt nicht bedient werden. Diese Situation nahm Karin zum Anlass ihrer Freifahrt. Gleichzeitig zeigen ihre weiteren Ausführungen, dass sie auch früher schon ohne Fahrkarte die öffentlichen Verkehrsmittel nutzte. Eine Serie von Kontrollen, bei denen sie keinen gültigen Ausweis vorzeigen konnte, ließen sie von dieser Handlung Abstand nehmen. Die Störungen bei der S-Bahn waren der Auslöser zu dieser Praktik zurückzukehren. Letztlich handelte Karin entsprechend ihrer individuell vorgenommenen Situationsdefinition. Ähnlich verhielt sich Kevin bei einer Fahrt mit der Metro, wo jedoch, um ohne Fahrschein fahren zu können, die Eingangsbarriere zu überspringen ist. Als Grund gab er an:

Also, ich wollte ins Zentrum fahren, musste aber auf halber Strecke kurz die Metro verlassen, weil ich noch einige Fotos zum Entwickeln bringen wollte. Da hab ich mir gesagt, gut, ich hab schon mein Ticket gelöst, ich hab jetzt keine Lust, noch einmal zu zahlen. Also, ich hatte ja gerade ein Ticket gelöst und außerdem war ich ja auf dem Weg und bin auf halber Strecke nur mal eine Minute ausgestiegen, um die Fotos abzugeben und dann in die gleiche Richtung weitergefahren. Da hab ich mir gesagt, dass ich jetzt nicht zweimal zahle, das finde ich ungerecht, naja, da hab ich so ein bisschen Selbstjustiz betrieben und bin über das Drehkreuz gesprungen. Es gab da einen von der Security, aber der hat mich glücklicherweise nicht gesehen.

Kevin, 26 Jahre, Madrid

Verena hingegen würde „nie schwarzfahren“, da dies „den Stressfaktor“ unnötig erhöht. Es ist die große „Angst vor Unhöflichkeit“, die Verena davon abhält, ohne Ausweis zu fahren und im Notfall den Weg zu Fuß eine Alternative werden lässt, anstatt von einem Kontrolleur überführt zu werden. „Ich würde das nicht überstehen,

ich würde mich immer schuldig fühlen“ schließt Verena ihre Ausführungen (Verena, 47 Jahre, Berlin). Die Befürchtung, bei einem Verstoß gegen die Beförderungsbestimmungen in der Öffentlichkeit bloß gestellt zu werden, bewegt Verena dazu, entsprechend der Regeln zu handeln. Damit wird deutlich, dass derartige Bestimmungen immer auch ein moralisches Moment aufweisen. Die vorgesehene und schriftlich fixierte Sanktion schmerzt das Portemonnaie der Person, die Entdeckung des Verstoßes stellt für die meisten Personen eine peinliche Situation dar, mit der eine Gefährdung des Images der Betroffenen einhergehen kann. Zudem können sie, haben sie sich einmal in eine solche Situation begeben, nicht damit rechnen, dass ihnen von den anderen eine Rolle angeboten wird, die sie annehmen können, um den Moment der Peinlichkeit zu überwinden (Vgl. Goffman 1982: 224f.).

Betrachteten Individuen die vorgegebene Regel als moralisch richtig und der Situation angemessen, so drücken sie diese Einschätzung auch in ihrem Handeln aus. Zudem spielt der bereits erwähnte Aspekt der Wahrung des eigenen Images eine entscheidende Rolle bei der Einschätzung von Situationen. Als Beispiel sei folgende von Ernst berichtete Episode angeführt:

[...] genauso ging es mir neulich mit einem Kaffee. Also, es steht ja an jeden Bussen [...] drauf, keine Getränke und sowas. Da habe ich mir vorher einen Kaffee gekauft und dann habe ich gesagt *Hey, wie doof bist du eigentlich, darfst du eigentlich gar keinen Kaffee drin trinken*. Und dann habe ich ihn weggestellt [...]. Er hat, also, er hat zudem auch eh, war der viel zu heiß und der hat auch eh nicht geschmeckt irgendwie und also, dass, aber ich hab ihn, ich habe ihn nicht mit rein genommen [...]. War auch nicht so teuer gewesen irgendwie.

Ernst, 30 Jahre, Berlin

Ernst hat die Regel beachtet, seine individuellen Bedürfnisse hinten angestellt und den Kaffee nicht mit in den Bus genommen. Das Beispiel verweist auf den Zusammenhang zwischen vorgegebenen Regeln und den Vorstellungen der Personen vom eigenen Selbst. Passen die gesellschaftlich vorgegebenen Regeln, im Mead'schen Sinn durch das „Me“ reflektiert, und die im „I“ sich manifestierenden Regeln zum Selbstkonzept zusammen, so folgt das Individuum den vorgegebenen

Regeln, selbst wenn zu erwarten ist, dass ein Vergehen ohne Konsequenzen bleibt (Vgl. Schimanoff 1980: 67). Der umgekehrte Fall kann zu Abweichungen von Regeln führen.

Bei Aushandlungen, die das Territorium betrafen, zeigte sich eine weitere Form mit geltenden Regeln umzugehen. So besagt eine in öffentlichen Verkehrsmittel gültige Regel, dass Älteren, Schwangeren und Personen mit Kleinkindern sowie Menschen mit Behinderung bevorzugt ein Platz zu gewähren beziehungsweise der eigene anzubieten ist, wenn alle Sitzplätze belegt sind. Hierbei zeigte sich, zum einen, dass Reisende diese Regel immer wieder missachten und zum anderen, dass die Personen, die von der Regeln profitierten, mitunter auf die Einhaltung verzichten, etwa, indem sie ein Sitzplatzangebot ablehnten. Maria berichtet im Interview, sie verhalte sich gegenüber älteren Menschen entsprechend der genannten Regel. Zuweilen, so Maria weiter, „fragt man dann [...] *wollen sie sich hinsetzen?*“ und bekommt als Antwort „*Nein, nein, bleib ruhig sitzen*“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). Hat der Betrachter die eben ausgeführten Hintergrundinformationen zur Verfügung, erfolgt auch die Situationseinschätzung mit dem Wissen, dass ein Arrangement zwischen zwei Personen stattgefunden hat. Ohne dieses Wissen kann es jedoch leicht zu einer Fehlinterpretation der Situation kommen. Da es bei Zusammenkünften nicht immer möglich ist, das Handeln anderer Personen abzuwarten (im konkreten Fall hatte es bereits stattgefunden) um darauf handelnd zu reagieren, erfolgt die Einschätzung der Situation orientiert am erwarteten Verhalten anderer Personen (Vgl. Popitz 1980: 2). Dies führte bei Maria dazu, dass dann „andere alte Leute“ kamen und „die meckern dann rum, ja [...] *die jungen Menschen müssen immer sitzen*“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). In der beschriebenen Reaktion zeigt sich eine an dem scheinbar erwarteten Verhalten von jungen Menschen gegenüber Älteren orientierte Situationsdefinition. Da nun Maria zuvor tatsächlich jemanden gefragt hatte, empfand sie den sofortigen Hinweis auf ihr Fehlverhalten als ungerechtfertigt, denn „man fragt schon nach und da wird man trotzdem angemeckert“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). Personen müssen einerseits eine Chance bekommen, ein der Situation angemessenes Handeln zeigen zu können und andererseits können Sanktionen auch falsch beziehungsweise

unpassend sein³⁶. Mit Blick auf die Situationseinschätzung sei angemerkt, dass auch Unsicherheiten zu einer Regelabweichung führen können. Dabei ist die Handlungsmotivation, die zum Regelbruch führt, für die anderen Beteiligten nur selten erkennbar. Um bei der Regel bezüglich des Sitzplatzes zu bleiben. Für Kevin ist es selbstverständlich bestimmte Höflichkeitsregeln in öffentlichen Verkehrsmitteln einzuhalten. Dazu zählt eben auch, aufzustehen, wenn eine ältere Person einsteigt. So würde er sich auch gegenüber schwangeren Frauen verhalten. Das problematische an dieser Situation ist, dass „ich besonders bei den schwangeren Frauen Zweifel habe, weil ich oftmals nicht weiß, ob sie einfach dick sind oder schwanger, deshalb biete ich ihnen normalerweise keinen Sitzplatz an“ (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Obgleich Kevin eventuell der Situation unangemessen handelt, indem er einer schwangeren Frau keinen Platz anbietet, handelt er nicht egoistisch, sondern auf Grundlage der unsicheren Situationseinschätzung. Eine schwangere Frau hätte immer noch mit Hinweis auf ihren Umstand die Möglichkeiten, um einen Platz zu bitten. Kaum jemand würde ihr den Wunsch abschlagen. Einer vermeintlich schwangeren, letztlich aber nur etwas beleibteren Frau einen Sitzplatz anzubieten, birgt die Gefahr nicht nur sich selbst, sondern die andere Person ebenfalls in eine peinliche Situation zu bringen³⁷.

Die gewählten Beispiele weisen auf die Bedeutung einer kontextuellen Einbettung von Regeln hin (Vgl. Shimanoff 1980: 46). Ferner gilt es, bei einer Analyse von regelorientierten Handlungen auch die „Perspektive der Handelnden“ zu berücksichtigen (Höflich 1992: 175). Das Zusammenspiel und der Abgleich zwischen Regeln, der individuellen Einschätzung der Situation und den individuellen Bedürfnissen ist entscheidend für die Handlungen des Einzelnen.

³⁶ Hierzu sei angemerkt, dass auch wiederholt ungerechtfertigte Sanktionen zu einer Herabsetzung einer Regeln führen können, da in diesem Fall dann nicht mehr die konkrete Handlung entscheidet, sondern die Sanktion scheinbar auf Grundlage des erwarteten Fehlverhaltens erfolgt.

³⁷ Nach Beendigung der Erhebungsphase hörte die Verfasserin ein Gespräch, in dem eine Person von einem Vorfall aus dem Bekanntenkreis erzählte. Dabei ging es darum, dass eine Fluggesellschaft eine beleibtere Frau in der Annahme sie sei in einem fortgeschrittenen Stadium der Schwangerschaft nicht befördern wollte. Nicht nur, dass diese Situation für die Frau unangenehm war, sie hatte wohl auch einige Mühe, das Bodenpersonal zu überzeugen, dass dem nicht so sei.

6.2.3 Die Dualität zwischen Ordnung und Variation

Die überwiegende Zahl alltäglicher Handlungen verläuft routiniert. Zugleich zeigte die bisherige Analyse, dass Regeln nicht starr befolgt, sondern zunächst hinterfragt und den gegebenen situativen Bedingungen angepasst werden. Dabei bleiben Regelabweichungen nicht aus. Bezogen auf die Regeln der Interaktionsordnung lautet die hier vertretene These, dass eine Vielzahl alltäglicher Regelbrüche nicht die soziale Ordnung gefährden, sondern vielmehr dabei helfen können, das vorhandene Repertoire zu hinterfragen und eingedenk neuer Entwicklungen oder sich verändernder Situationen dieses gegebenenfalls zu modifizieren. Ohne Regelabweichungen würde eine Gesellschaft stagnieren (Vgl. Goffman 1971: 220). Folglich sollte ein handlungsorientierter Ansatz sowohl „die funktionale Notwendigkeit von Regeln zur Koordination und Integration des Handelns“ als auch „die funktionale Notwendigkeit von Regelverletzungen im Dienste situativer Angemessenheit und im Dienst von Wandel und Innovation“ berücksichtigen (Ortmann 2003: 38). Eben diese Dualität von Ordnung und Variation schafft Handlungssicherheit, öffnet gleichsam aber auch die Tür für Wandlungsprozesse. Sicherlich können vereinzelte Regelbrüche als störend empfunden werden und für den Einzelnen für einen Moment einen zusätzlichen Aufwand bedeuten. Allerdings führen gelegentliche Regelbrüche nicht sofort und zwangsläufig zum Wandel bestehender Regeln. Bei neuen Situationen, auch solchen, die durch mediale Veränderungen entstehen, werden die nun gültigen Regeln ausgehandelt. Dies geschieht nicht plötzlich und auf einmal, sondern im Prozess. Verdeutlichen lässt sich dies anhand einer bereits bekannten und nunmehr allorts anzutreffenden medialen Praktik: dem Musikhören über ein portables Abspielgerät. Wiederholt war zu beobachten, wie insbesondere Jugendliche sehr laut Musik hörten. Diese Form der Verletzung des Territoriums anderer Personen, genauer des Lautraums, wird jedoch nicht dazu führen, dass sich das laute Musikhören als Handlungsmuster durchsetzt und entsprechende Regeln der Höflichkeit verändert. Vielmehr ist es als Teil einer rebellischen Phase in der Pubertät zu werten. Zu dieser gehört es eben auch, sich auszuprobieren und Regeln zum Teil auch willentlich zu verletzen. Gleichzeitig verändern die sich etablierenden beziehungsweise wiederbelebten Nutzungsformen portabler Abspielgeräte den öffentlichen Raum und die kommunikativen Praktiken.

Dies kann auch zu einer Erweiterung des Regelrepertoires führen. Im konkreten Fall gab es jedoch zu früheren Zeitpunkten schon einmal technische Geräte (zum Beispiel den GhettoBlaster) mit denen sich laut Musik abspielen ließ. Folglich gibt es bereits in den Beförderungsrichtlinien entsprechende Regeln, die nun auch für die neue technische Variante in Form des Mobiltelefons oder MP3-Players Gültigkeit besitzen (Vgl. etwa VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2011: §4 (10)). Auch wenn sich das laute Musikhören sehr wahrscheinlich nicht etabliert, zeichnen sich eingedenk der zunehmenden Mediatisierung des öffentlichen Raumes auch Veränderungen für den Lautraum ab (Vgl. hierzu auch Kapitel 6.5.5). Die Menschen werden sich zumindest an neue Geräuschkulissen, also auch an Musik, im öffentlichen Raum gewöhnen müssen³⁸.

Das Musikhören in öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein Beispiel dafür wie sich die Zonen des Normalen eingedenk neue Kommunikationspraktiken wandeln. Obgleich es vermutlich immer gesellschaftliche Bereiche mit starren Grenzen und einer klaren Abgrenzung zwischen Normalität und Anormalität geben wird, lassen sich bei vielen alltäglichen Handlungsverläufen mittlerweile fließende Normalitätsgrenzen feststellen. Es bildet sich eine Zone des Normalen als Orientierungswert für das Handeln heraus, wobei Handlungen, die einst Indiz für unangepasstes Verhalten waren, nun im Bereich des Normalen angesiedelt sind. Diese Wandlungsprozesse begreift Link (2006) als flexibel-normalistische Strategie. Hierbei erweitert sich das Spektrum des Normalen, während sich das des Anormalen verringert. Dem Individuum wird damit eine aktive Rolle bei der Konstitution von Normalität zugedacht, indem es nicht wie ein dressiertes Wesen blind normativen Vorgaben folgt, sondern durch Formen der „Selbst-Normalisierung“ Zonen des Normalen herausbildet (Link 2006: 58). Das Bestreben des Individuums, „den anderen zu zeigen, daß es normal und vernünftig ist“, schafft die Grundlage für die stattfindende Selbst-Adjustierung und Selbststabilisierung (Goffman 1982: 224). Selbst-Normalisierung bedeutet nicht, dass Regeln kontinuierlich in Frage gestellt werden oder gar permanent Gefahr laufen, ihre Wirkung zu verlieren. Sie dienen dem

³⁸ An vielen Orten im öffentlichen Raum ist die Musik bereits integrativer Bestandteil. So gibt es kaum noch ein Geschäft oder Restaurant, in dem nicht irgendeine Art von musikalischer Untermalung der Tätigkeit geboten wird (Vgl. hierzu auch Höflich 2010: 105).

Handelnden nach wie vor als Orientierungswert. Die Theorie des flexiblen Normalismus gesteht dem Menschen allerdings – wie auch der Symbolische Interaktionismus – eine aktive Rolle bei der Gestaltung seiner Umwelt zu und vereint ebenfalls beide für das menschliche Miteinander zentralen Aspekte von Stabilität und Variation. Ohne bestimmte feststehende, verlässliche Orientierungspunkte wäre das gesellschaftliche Miteinander von Unsicherheiten geprägt und Ordnung nur schwer herzustellen. Gleichsam wird aber die Möglichkeit von Veränderungen, wie sie etwa durch den derzeitigen Mediatisierungsschub auch empirisch nachweisbar ist, mit angelegt. Gerade hier zeigt sich deutlich, der Wunsch nach Stabilität, der sich oftmals in einer anfänglichen Skepsis Neuerungen gegenüber ausdrückt. Neue mediale Möglichkeiten beispielsweise konfrontieren das Individuum auch mit neuen Situationen, für die weder Erfahrungen noch Orientierungspunkte vorliegen. Als Beispiel sei hier das Telefonieren mit einem Headset genommen. Da kein Telefon am Ohr zu sehen ist, das die Situation vielleicht nicht weniger störend, aber doch eindeutig werden ließe, ruft ein im öffentlichen Raum sprechender Mensch Verwunderung hervor. Plötzlich wird ein ehemals als pathologisch eingestuftes Verhalten zur Disposition gestellt (Vgl. zum Umgang mit dem Selbstgespräch auch Goffman 1971: 82). Ob es sich nun um ein Selbstgespräch oder ein Telefonat handelt, ist auf den ersten Blick nicht zu erkennen. Eine genauere Beobachtung der Person wäre nötig, unterbleibt jedoch zumeist, um kein unangebrachtes Interesse am Anderen zu signalisieren. Es handelt sich hierbei um eine neue Normalitätserfahrung. Eben diese Prozesse bewirken eine Erweiterung der Grenzen des Normalen, ohne dass damit automatisch das Selbstgespräch in diesen Bereich mit aufgenommen wird, das heißt die Grenzen sich völlig auflösen. Ferner führen auch mediale Inhalte zu einer erweiterten Perspektive auf das Normale, vor allem dann, wenn das im Alltag Außergewöhnliche, in medialen Angeboten als Normalität daherkommt (Vgl. Hahn 2003: 34).

6.2.4 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Regeln den Menschen Orientierungen für ihr Handeln bieten. Regeln können einen unterschiedlichen Grad an Fixierung aufweisen

und besitzen ein entsprechendes Sanktionierungspotenzial. Anwendung finden sie in konkreten Situationen. Ihre übersituative Wirkung erlaubt es den Menschen, für ähnliche Situationen auch gleichartige Regeln zu unterstellen. Diese Tatsache bringt Handlungssicherheit und liefert auch in neuen Situationen Orientierungspunkte. Allerdings können Regeln dies nur leisten, wenn andere an der Situation Beteiligte sie ebenfalls kennen und entsprechend handeln. Regeln sind jedoch nicht der einzige Aspekt, der sich auf das Handeln auswirkt. Zusätzliche Komplexität erhält das Handlungsgefüge durch die individuellen Bedürfnisse des Einzelnen sowie die individuelle Einschätzung der Situation. Das Individuum wägt zwischen seinen individuellen Bedürfnissen, den Anforderungen der Situation und den in ihr anzuwendenden Regeln ab. Dieser Prozess kann sich unproblematisch vollziehen. Harmonisieren die einzelnen Perspektiven nicht, reicht die Palette der Handlungsmöglichkeiten vom Zurückstellen der individuellen Bedürfnisse über die Ausreizung des Regelspielraums bis hin zum Regelbruch. Abweichungen oder der Bruch von Regeln kommen aus unterschiedlichen Gründen immer wieder vor und gehen mit einem individuellen Sanktionsrisiko und Schweregrad einher. Im alltäglichen Miteinander kann es jedoch auch zu Regelbrüchen kommen, bei denen aus unterschiedlichen Gründen keine Sanktion erfolgt. Zudem bietet von der Regel abweichendes Verhalten auch die Möglichkeit von Veränderungen beziehungsweise zeigt es zuweilen einen Bedarf an Neuregelung an. Ein solcher Prozess ist momentan eingedenk der stattfindenden Erweiterung medialer Handlungsräume zu beobachten. Ohne das Individuum seiner Identität und die Situation ihrer Rahmungskraft zu berauben, zielte das Kapitel einerseits darauf ab, die besondere Bedeutung, die Regeln für die Orientierung im Alltag spielen, herauszuarbeiten. Andererseits ging es darum, den Aushandlungsprozess zwischen den genannten Komponenten Regeln, individuelle Einschätzung der Situation und individuelle Bedürfnisse zu verdeutlichen. Indem das Individuum sich veranlasst sieht, seine eigenen Interessen mit denen anderer Menschen abzugleichen und entsprechend bestimmter Vorgaben zu handeln, schränken zwar

die Normen zwischenmenschlichen Zusammenlebens die persönliche Freiheit sowie die unmittelbaren Glücksmöglichkeiten des einzelnen vordergründig ein. Aber diese Einschränkung ist sinnvoll, weil auf diese Weise die Interessen des Individuums mit konkurrierenden Glückserwartungen anderer Menschen

vereinbar bleiben. Macht man sich diesen Zusammenhang klar, so wird deutlich, daß das Streben nach Glück und die soziale Verpflichtung einander keineswegs ausschließen. Im Gegenteil: Die Normalität des Glücksstrebens und die Normativität moralischer sowie rechtlicher Imperative bilden gerade deshalb zwei komplementäre Seiten sittlichen Handelns, weil der einzelne bei der erfolgreichen Durchsetzung seiner Interessen immer auch auf die Zustimmung anderer angewiesen ist

Rolf 1999: 276

Glücksstreben verstanden als Erreichen von alltäglichen Zielen macht die Aussage auch auf die scheinbar trivialen Abläufe im Alltag übertragbar. Regelorientiertes Handeln lässt Menschen folglich nicht nur egoistisch, sondern auch aus Pflicht agieren (Vgl. Ortman 2003: 39). Die unterschiedlichen für das Handeln in Situationen ausschlaggebenden Aspekte, fasst die folgende Übersicht zusammen:

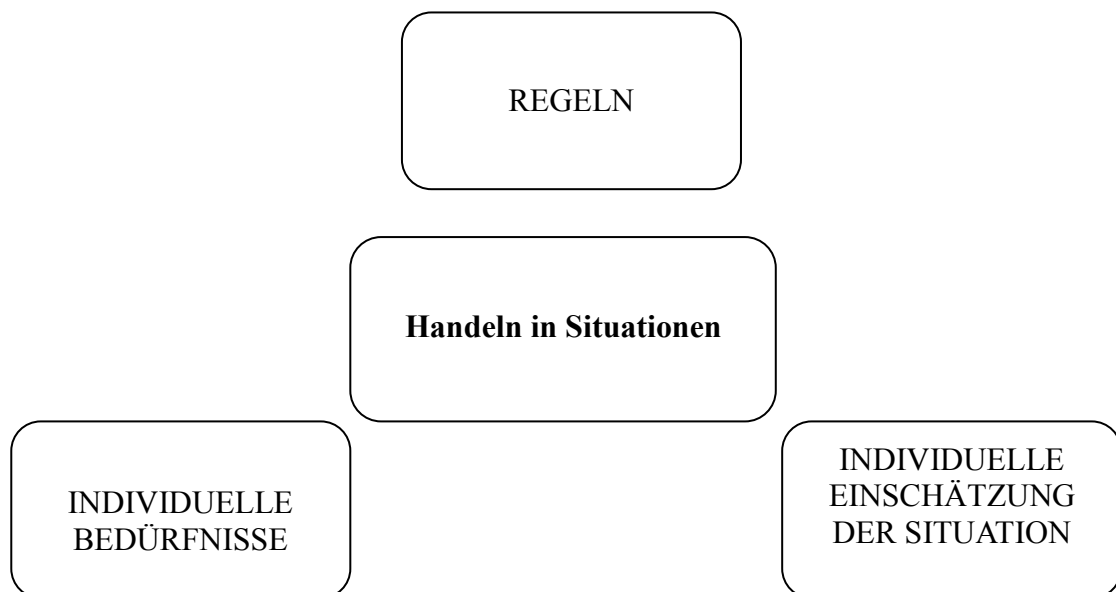


Abbildung V: Handlungsorientierung

Die Komplexität dieser schlicht wirkenden Graphik lässt sich mit der Aussage von Dirk nochmals illustrieren:

ein Erlebnis, was meine Frau und ich hatten, als wir uns frisch kennengelernt haben, da sind wir im Zug gefahren, von meinen Eltern weg nach Berlin [...] und bei meinen Eltern war es dann schwer möglich Zärtlichkeiten auszutauschen [...] wir saßen dann im Zug [...] und wir haben uns irgendwann mal so ein Küsschen gegeben [...] Und da wurden wir da ziemlich angeranzt für und [...] ich hab das erst genau mit der, mit der Argumentation, die ich vorhin auch gebracht habe, dass ich einfach denke, ja, das ist ein öffentlicher Raum, sollen sie halt, tut mir leid, [...] ist halt so [...] wollt ich das auch erst abtun, aber dann hab ich gedacht, ja, man muss schon dann unterscheiden, vielleicht hat sie schon Recht, weil mich würde es heute, 6 Jahre später [...] stört mich das dann schon [...] weil ich finde man muss schon Sachen unterscheiden, die man jetzt in einem öffentlichen Raum vielleicht auch dann, oder in einem Verkehrsmittel dann macht, eben telefonieren oder eben auch mal ein Eis essen [...] das ist ja schon was, wo man in einem Bus in Erfurt durchaus einen Anranzer für bekommen kann, wenn man mit einem Eis da steht. So und das find ich absolut affig oder was trinkt. Na, find ich auch affig, da [...] würde ich sofort sagen zum dem Anranzer *Ich bin Diabetiker, ich muss was trinken.* [...] Dann ist er nämlich gleich still und [...] dann halt auch Zug, die man im Zug eben nicht macht oder in einem öffentlichen Verkehrsmittel und zum Beispiel Zärtlichkeiten austauschen, find ich mittlerweile nicht mehr so toll, Killerspiele spielen find ich eigentlich auch absolut 'No-Go', solche Sache, das ist, weil man ja weiß, [...] es gibt Kinder, die da zuschauen oder Leute, die das einfach nicht sehen wollen, die haben auch ein Recht darauf genau das nicht zu sehen. Ich [...] klick mir auch nicht auf dem Laptop dann ein Pornofilm auf im Zug. [...] weil es mich entspannt [...]. Und [...] da muss man sich sagen sowas geht dann auch nicht und da muss man sich auch selbst beschränken und sagen: Ein Eis darf man essen, da sind auch Regeln vielleicht nicht unbedingt sinnvoll, aber ein Killerspiel, [...] Zungenkuss, Danke schön, nein.

Dirk, 28 Jahre, Erfurt

Zunächst stellte Dirk sein individuelles Bedürfnis in den Vordergrund. Eine sanktionierende Handlung eines Mitreisenden regte bei ihm einen Denkprozess über sein Handeln in Bezug auf die konkrete Situation an. Es fand ein erneuter Abgleich zwischen seinem individuellen Bedürfnis, den in der Situation gültigen Regeln, hier insbesondere die Regeln des öffentlich Mach- und Zeigbaren und seiner individuellen Einschätzung der Situation, die nunmehr stärker andere Anwesende mit berücksichtigt, statt. Der Abstimmungsprozess legte die Grundlage, zukünftig auf bestimmte Handlungen im öffentlichen Raum zu verzichten. Das Beispiel verdeutlicht anschaulich, wie ein Bezug zum Raum hergestellt wird und dass ein Gefühl für den Ort vorhanden ist. Daran knüpft sich der Aspekt des Öffentlichen und

Privaten, der heute immer wieder im Zusammenhang mit den medialen Entwicklungen Erwähnung findet, aber wie sich hier zeigt, eben nicht auf Medien beschränkt ist. Dirk wählt ebenfalls bestimmte mediale Inhalte zur Kontrastierung zwischen in öffentlichen Verkehrsmitteln akzeptablen und inakzeptablen Handlungen. Bezüglich der Äußerung zu den medialen Nutzungsweisen geht es weniger um den Gebrauch des Mediums an sich, was als Hinweis zu sehen ist, dass Medien bereits alltäglicher Bestandteil von Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln sind. Aushandlungsbedarf besteht jedoch wie die kommunikative Praktiken aussehen können.

6.3 Raum-zeitliche Handlungsstrukturen

Der folgende Abschnitt beschäftigt sich mit räumlichen und zeitlichen Aspekten der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln. Die individuelle Wahrnehmung der Reisezeit wirkt sich auf das Handeln der Individuen aus. Zudem lassen sich sowohl individuelle als auch von der Reisedauer abhängige Unterschiede bei der Planung der Mobilitätsprozesse ausmachen.

Da die Möglichkeit der Raumnutzung und die Personendichte in einem Wechselverhältnis stehen, werden an dieser Stelle lediglich einige Gesichtspunkte umrissen und eine detaillierte Betrachtung von territorialen Aushandlungsprozessen in dem Kapitel 6.3.3.1 vorgenommen. Zunächst ist festzuhalten, dass das Innere eines Verkehrsmittels unterschiedliche Erlebnisqualitäten aufweist, die nicht nur von der Art der Ausstattung abhängen, sondern auch von den für diesen Raum angenommenen Verhaltenserwartungen (Vgl. Sachs Pfeiffer 1988: 120f.). Die Ausgestaltung des Innenraumes der Verkehrsmittel und den in diesen anzuwendenden Regeln stehen in einem Wechselverhältnis. Daher verwundert es nicht, dass die Ergebnisse zeigen, dass Kinder mit dem zur Verfügung stehenden Raum wesentlich unkonventioneller umgehen als Erwachsene, die bereits über ein Repertoire an Verhaltensregeln verfügen. Bei Beobachtungen in der Metro von Madrid beispielsweise nutzten Kinder immer wieder die in der Mitte des Waggons

befestigten Stangen, deren eigentliche Funktion es ist, dem Reisenden Halt zu geben, um daran zu turnen. War genügend Platz im Abteil, ließen die Eltern ihre Kinder mit der Aufforderung, die anderen Fahrgäste nicht zu stören, gewähren. Bei diesem Beispiel handelt es sich um ein kindliches Entdecken des Raumes. Die beschriebene individuelle Nutzungsweise, so ist zu vermuten, wird im Laufe der Sozialisation zugunsten regelbasierter Verhaltensskripte abgelegt. Das öffentliche Verkehrsmittel an sich gibt bereits an, in welcher Situation sich der Reisende befindet und legt damit auch bestimmte Handlungen nahe (Vgl. hierzu auch Schroer 2006: 176). Die Verbindung zwischen räumlicher Struktur und Verhaltensregeln zeigt sich etwa darin, dass die Sitzmöbel in öffentlichen Verkehrsmitteln auf eine Weise angebracht sind, um spezifische Nutzungsskripte zu ermöglichen. Das Handeln findet letztlich auf der Basis der Bedeutung und Wertigkeit, die das Individuum den physikalischen Gegebenheiten des Raumes zuschreibt, statt (Vgl. hierzu Kruse / Graumann 1978: 195). Um zunächst bei den Sitzmöbeln zu bleiben: Ihre Anordnung trägt zur Entstehung soziefugaler Räume bei (Vgl. Hall 1976: 114). Obgleich die Abstände zwischen den einzelnen Sitzgelegenheiten relativ gering sind und die Nähe zu Mitreisenden damit schon impliziert, gestattet es die Weise, wie sie installiert sind, den Menschen, sich voneinander fernzuhalten. Es gibt Verkehrsmittel, etwa der Zug oder das Flugzeug, in denen die Sitze hintereinander angebracht und keine Stehplätze im Raumkonzept integriert sind³⁹. Obwohl die Personen in diesem Fall dicht beieinandersitzen, trennen die hohen Lehnen ihrer Sitze sie bereits wieder voneinander. Ein Blickkontakt mit anderen Passagieren ist also vermeidbar. In den U-Bahn Waggons von Madrid und Berlin hingegen sitzen sich die Reisenden oftmals auf langen Bänken gegenüber. Der Abstand zwischen diesen ist jedoch so groß, dass ein Wegschauen schon wieder möglich ist. Dieser „Platz für die Blicke“ gestattet es, „in größter physischer Nähe noch soziale Distanz“ zu markieren (Hirschauer 1999: 239). Indem die Augen „ins unendliche gerichtet“ sind und bei anderen Reisenden „nicht länger als für nur einen flüchtigen Blick“ (Hall 1976: 123) verweilen, schützen sich die Reisenden einerseits vor unerwünschten Kontakt, signalisieren andererseits

³⁹ Ein Fahrgast kann sich jedoch bei überfüllten Langstreckenzügen gezwungen sehen, die Fahrt stehend zurückzulegen. Bei Flugzeugen ist dies bisher ausgeschlossen, gleichwohl es bereits Überlegungen gab Flugzeuge mit Stehstühlen auszustatten (Vgl. o.V. 2009).

„höfliche Gleichgültigkeit“ (Goffman 1971: 85). Damit verliert die in öffentlichen Verkehrsmitteln durch die situativen Umstände hervorgebrachte körperliche Nähe ihre Bedeutung als Beziehungszeichen. Trotz der unvermeidbaren Nähe zu anderen Reisenden versuchen Passagiere so lange wie möglich bestimmte Abstände und Reservate einzuhalten und platzieren sich beim Betreten eines Verkehrsmittels entsprechend in Relation zu anderen, bereits anwesenden Personen (Vgl. zu den Distanzzonen Hall 1976: 118ff.). So war wiederholt zu beobachten, wie Reisende in einem mit nur wenigen Personen besetzten Waggon einen größeren Abstand hielten und diesen erst mit zunehmender Personendichte verringerten. In diesem Fall ist Platzierung des Körpers dicht neben einen anderen zumeist nicht mehr als Übergriff auf den persönlichen Raum anderer Personen zu werten, sondern ergibt sich aus der vorgefundenen Situation. In der Folge treten sonst gültige Distanzzonen und einige damit einhergehende Regeln der Höflichkeit vorübergehend außer Kraft.

Öffentliche Verkehrsmittel stellen einen von Augé beschriebenen Nicht-Ort dar, indem ihr Raum „keine besondere Identität und keine besondere Relation“ herstellt, „sondern Einsamkeit und Ähnlichkeit“ hervorbringt (Augé 1994: 121). Die Bedingungen für das Handeln in diesen Räumen schaffen Worte und Texte, die in Vorschriften, Verboten oder Informationen zum Ausdruck kommen (Vgl. Augé 1994: 113). Indem die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch die eben genannten kommunikativen Akte bereits strukturiert ist, entlasten sie das Individuum gleichermaßen von diesem Aushandlungsprozess und der Notwendigkeit den anderen anwesenden Personen mehr Aufmerksamkeit als nötig entgegenbringen zu müssen. Folglich ist die Wahrnehmung dieser visuellen und akustischen Hinweise für die Orientierung im Raum von besonderer Bedeutung und gewährleistet wiederum die Distanz zu anderen Aufrecht erhalten zu können. Die in öffentlichen Verkehrsmitteln praktizierte soziale Distanz stellt für das Individuum folglich auch eine Entlastung dar (Vgl. Simmel 1995: 122f.). Und dennoch können bestimmte Situationen Arrangements mit anderen Mitreisenden notwendig machen und auch die Anbahnung

einer sozialen Beziehung in öffentlichen Transportmitteln ist nicht völlig auszuschließen⁴⁰.

6.3.1 Über die Bedeutung der Zeit

Ebenfalls eng mit dem Unterwegs-Sein verbunden ist sowohl in ihrer Funktion als physikalische Größe als auch als soziale Dimension der Aspekt der Zeit (Vgl. zur Geschichte und den unterschiedlichen Dimensionen von Zeit zum Beispiel Hall 1983 oder Lenz 2005). Erst die Standardisierung der Zeitmessung erlaubt die bewusste Gestaltung komplexer Mobilitätsprozesse (Vgl. hierzu auch Giddens 1999: 91). Abfahrts- und Ankunftszeiten in Form von Fahrplänen stellen hierbei wichtige Orientierungspunkte bei der Organisation von Mobilität dar. Die Zeit dient dem Menschen als gemeinsames Referenzsystem, sie „bringt Ordnung und unterwirft Menschen dieser Ordnung“ (Lenz 2005: 12). Zwar können die Individuen zwischen unterschiedlichen im Fahrplan ausgewiesenen Abfahrtszeiten wählen, die Reisezeit selbst ist jedoch nicht zu beeinflussen. Während bei einer Fahrt mit dem Auto zumindest das Gefühl besteht, die Reisezeit bis zu einem gewissen Grad, etwa durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit, aktiv mitzugestalten, ist diese Möglichkeit bei öffentlichen Verkehrsmitteln nicht gegeben.

Bei der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln kann das Einhalten einer spezifischen Arbeitszeit einen zentralen Stellenwert bei der Reiseplanung einnehmen. Eben diesen Aspekt beschreibt Daniel als anstrengend:

Beim ICE als auch beim Flugzeug fühle ich mich vor den Reisen immer extrem gestresst, weil ich weiß, ich muss zu einer bestimmten Zeit an einem

⁴⁰ Hiervon zeugt etwa die von den Berliner Verkehrsbetrieben eingerichtete Internetseite „Meine Augenblicke“ (zu finden unter: <http://www.bvg.de/index.php/de/9460/name/Alle+Augenblicke.html>). Hier bietet sich die Gelegenheit nach Personen zu suchen, die einem aufgefallen sind, wo aber die Kontakthemmung größer war. Die Tatsache, dass eine solche Seite existiert, kann als Beleg dafür gesehen werden, dass Menschen durchaus einen Kontaktwunsch haben können, dieser aber den allgemeinen Verhaltensregeln, die eben eine gewisse Distanz zu anderen einfordern, untergeordnet wird.

bestimmten Ort sein und obwohl ich eigentlich ziemlich pünktlich bin, weiß nicht warum, [...] also, wenn ich einen Flug nehmen muss, der irgendwie früh am Morgen geht, ich weiß, ich kann bei einem Wecker ziemlich gut aufwachen, schlafe ich die Nacht trotzdem immer total beschissen, weil ich immer weiß, oh Gott, ich muss da irgendwie an den Zeitpunkt da sein, sonst verpasse ich das Ding. Das finde ich ziemlich stressig.

Daniel, 30 Jahre, Berlin

Das Verpassen eines Fluges oder eines Zuges geht mit zeitlichen Einbußen und damit Veränderungen im geplanten weiteren Ablauf, zuweilen auch noch mit finanziellen Verlusten einher. Die Anforderungen, die unterschiedliche Verkehrsmittel hinsichtlich der Pünktlichkeit an das Individuum stellen, vergleicht Ernst miteinander und findet beim „ICE, dass es ja immer um eine geplante Abfahrt geht“, wo „man [...] dann pünktlich da sein“ muss. Hingegen ist es „das Schöne [...] bei S-Bahn und so was“, dass „es eigentlich egal ist, wann man hin geht, weil in der Regel auch nach 3 Minuten oder spätestens 10 Minuten [...] irgendwie was ankommt“, also „braucht man sich keine Gedanken“ über eventuelle persönliche Verspätungen zu machen (Ernst, 30 Jahre, Berlin). Ansonsten müssen die zeitlichen Vorgaben des Fahrplans bereits zum Thema werden, noch ehe die eigentliche Reise beginnt. Für Ivo beginnt daher die Reise, sobald er die Haustür verlässt:

Das ist ja [...], dass [...] die Züge halt fest abfahren. Dementsprechend ist es halt nicht so, dass man einfach zur Arbeit schlendert oder so, sondern man muss sich halt, irgendwie an gewisse Zeitbereiche [...] halten. Und eigentlich fängt es schon fast an, also die Reise fängt nicht an, wenn man morgens aufsteht, aber es ist eigentlich direkt, wenn man die Haustür verlässt, da ist halt nicht viel Spielraum drin. Und dementsprechend ist man schon auf der Reise.

Ivo, 31 Jahre, Berlin

Die Ausführungen von Ivo verweisen auf einen im Alltag oftmals zu bewältigenden und medial verstärkten Aspekt: Während das Individuum noch handelnd seine momentane Situation gestaltet, plant es bereits die sich anschließenden Situationen und prüft die damit einhergehenden (Handlungs-)Anforderungen. Alltägliche Mobilitätsprozesse erfordern also eine gewisse Vorbereitung. Durch ihren sich

wiederholenden Charakter finden diese zumeist routiniert statt, die notwendigen Handlungen sind bekannt und erprobt. Änderungen erfolgen nur dann, wenn sich an der erwarteten Situation etwas ändert.

Die Einschätzung, wann eine Reise nicht mehr als alltäglich, sondern ein besonderes Ereignis wird, steht, so die Vermutung, im Zusammenhang mit der zu überwindenden Distanz. Mit zunehmender Entfernung wird die Reise zu einem außergewöhnlicheren Ereignis. Hierbei spielt jedoch auch das Routineniveau eine entscheidende Rolle. So bedeutet für Judith (56 Jahre, Altenburg) eine Zugfahrt zu ihren Kindern innerhalb von Deutschland bereits ein außergewöhnliches Moment im Alltag während Bernd (30 Jahre, Erfurt) Berufspendler, zu dienstlichen Zwecken sowohl in Deutschland als auch im Ausland unterwegs ist und dort oftmals auch seinen Urlaub verbringt. Diese Tatsache spiegelt sich wiederum in der Vorbereitung einer solchen Reise. Bernd ist lediglich bemüht die wichtigsten Utensilien wie beispielsweise den Schlüssel bei sich zu haben und seine Tätigkeit zu Hause rechtzeitig einzustellen, um pünktlich am Bahnhof zu sein. Judith hingegen bereitet bereits eine Reise von einigen Tagen intensiv vor:

guck ich auch, [...] dass ich auch alles mitnehme [...], das ist bei mir schon so, zwei, drei Tage vorher. Da leg ich mir auch schon alles hin, dass ich auch alles dann habe, dass ich das nachher bloß noch in den Koffer legen brauch.

Judith, 56 Jahre, Altenburg

Die gründliche Vorbereitung und die damit einhergehende zeitliche Zuwendung vor Beginn der Reise hilft Judith dabei eine Situation, die außerhalb ihrer alltäglichen Handlungsabläufe liegt, zu strukturieren. Dazu gehört auch, einen Bus früher als notwendig zum Bahnhof zu nehmen, also einen entsprechend großen Zeitpuffer in die Reise zu integrieren, um den Ablauf nicht zu gefährden.

Die Reise selbst stellt eine Phase des Wartens dar, die länger oder kürzer ausfallen kann. Während die Individuen in einer unterschiedlich ausgestalteten Box verharren, bewegt sich diese durch den Raum. Folglich ist das Individuum einerseits an das stationäre Verweilen in der Box gebunden, andererseits durchquert es wartend den

Raum (Vgl. zum Thema Warten allgemein Paris 2001 sowie den Sammelband von Schilling 2002, besonders den Aufsatz von Pusic 2002). Die Situation des Wartens ist in dem Sinne für alle Reisenden gleich, als dass damit keine besondere gesellschaftliche Position oder Macht ausgedrückt wird, sondern sie notwendiger Bestandteil der Reise ist (Vgl. zum Aspekt Warten und Macht Levine 2001: 155ff.). Zumal sich das Warten in dieser Situation unterscheidet, da die Menschen nicht auf eine Person, sondern auf das Erreichen eines Ortes warten. Die Fahrtdauer ist eine Zeit, die jede Person unterschiedlich empfindet und nutzt. Im Hinblick auf die Wahrnehmung der Zeit ist es von Bedeutung, in welchen persönlichen Umständen sich der Fahrgast gerade befindet. Für Bernd ist es „schon ein Unterschied: ich geh an eine Privatreise mit der Bahn wesentlich relaxter ran, als an eine Dienstreise, weil ich da einfach Zeit hab“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Daher hat er auch „kein Problem [...] ein Wochenendticket zu nutzen, [...] im Urlaub oder auch [...] langsame Züge zu wählen“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Tom spricht ebenfalls von einer Zugfahrt zum Urlaubsort und davon, dass er und seine Frau die „Fahrtzeit einplanen“ und sie als „Lebenszeit“ betrachten, die es bewusst wahrzunehmen gilt (Tom, 56 Jahre, Erfurt). Tamara freut sich bei einer längeren Zugfahrt über die ihr zur Verfügung stehende Zeit, weil sie dann „einfach mal in Ruhe dasitzen und lesen kann“ (Tamara, 15 Jahre, Erfurt) (Vgl. hierzu auch Jain / Lyons 2008). Ist sie beispielsweise zu Hause, „dann ist halt was, dann klingelt das Telefon, dann hab ich was zu tun und im Zug kann man [...] ja nicht weg [...] und deswegen kann man das eigentlich immer gut nutzen“ (Tamara, 15 Jahre, Erfurt). Während der Metrofahrt zur Arbeit liest Karl die Zeitung und „bekommt dank dieser Tatsache jeden Morgen mit, was in der Welt so los ist“ (Karl, 56 Jahre, Madrid). Da bereits vor der Reise die geplante Dauer derselben bekannt ist, können die Reisenden die zur Verfügung stehende Zeit entsprechend planen. Für ihre längeren Zugfahrten hat Laura im Flur ihres Hauses „so einen Platz [...] und da leg ich mir immer für meine diversen Reisen schon vorsortiert die Arbeitsunterlagen zurecht“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Daher stellt sich bei ihr auch das Gefühl ein, die Reisezeit effektiv genutzt zu haben. Ähnliches berichtet Bernd, der bei geschäftlichen Reisen die Fahrzeit sehr effektiv zum Arbeiten nutzen kann (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). In den Aussagen zeigt sich das Bestreben, die zur Verfügung stehende Zeit sinnvoll zu nutzen. Ob sich dieses Gefühl der sinnvollen Nutzung der Reisezeit einstellt, hängt wiederum von

unterschiedlichen Aspekten ab. Hierzu seien noch einmal die Ausführungen von Tamara angeführt. Wie bereits angedeutet schränkt sie ihre obige Aussage hinsichtlich der Länge der Reise ein:

da muss ich jetzt unterscheiden. Also, beim Zug fahren, also, wenn ich wirklich weitere Strecken [...] zurücklege [...] find ich das schön, da find ich, dass ich die Zeit dort auch einfach gut nutzen kann, wenn ich jetzt lese oder [...] an irgendwas arbeite oder so, was mir halt auch Spaß macht, weil das hat halt immer sowas freiwilliges. [...] bei Straßenbahnfahren ist das halt einfach nur so, manchmal halt auch Zeit, die ich dann totschlage und denke ok, du fährst jetzt hier deine 10, 12 Minuten oder so und dann bin ich aber in Gedanken eigentlich schon zu Hause und was mach ich dann da, keine Ahnung, was koch ich oder irgendwie sowas und das ist, also, beim Zugfahren find ich, ist es eine schöne Zeit und bei der Straßenbahn ist es halt einfach nur so wie, ok, es muss halt sein [...].

Tamara, 15 Jahre, Erfurt

Während Tamara mit einer längeren Reise positive Erlebnisse verknüpft, sieht sie in routinierten Fahrten, etwa mit der Straßenbahn, eine notwendige Tätigkeit zur Strukturierung ihres Alltags. Gleichzeitig zeigt sich jedoch, dass sie selbst beim vermeintlichen Zeit „totschlagen“ bereits kommende Handlungssituationen gedanklich vorbereitet und damit, oftmals unbewusst, alltägliche Abläufe organisiert. Selbst eine kurze Verweildauer in der Straßenbahn mag genügen, um wie Maria es ausdrückt „mal so ein bisschen abzuschalten“ (Maria, 14 Jahre, Berlin) (Vgl. hierzu auch Heine / Mautz / Rosenbaum 2001: 122). Zwar findet die Schülerin es auch schnell langweilig, wenn sie alleine Straßenbahn fährt, räumt im Interviewverlauf aber auch den genannten positiven Effekt ein, einmal für sich zu sein. Ist sie zu Hause, dann sind da „Mama und Jan, Gert und dann wollen die wieder, dass ich bei denen bin, dann bin ich auch wieder nicht für mich allein“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). In diesem Beispiel bieten die Straßenbahn und die Verweildauer die raum-zeitliche Struktur für Entspannung und Selbstreflexion.

Die individuelle Situation des Fahrgastes hat ebenfalls Einfluss auf die Wahrnehmung der Zeit. Die 80jährige Julia empfindet aus unterschiedlichen Gründen den Bus angenehmer als die Metro. Letztere ist jedoch das schnellere

Verkehrsmittel. Da aber „Zeit das ist, was ich mehr als genug habe“ ist dies für Julia kein Auswahlkriterium (Julia, 80 Jahre, Madrid). Dies wirkt sich auch auf ihre Aktivitäten während der Reise aus. Julia ist Rentnerin, lebt allein und hat ausreichend Zeit zum Lesen. Daher liest sie im Bus nicht, sondern bevorzugt es, aus dem Fenster zu schauen oder das allgemeine Geschehen im Bus zu verfolgen. Im Gegensatz zu vielen Interviewten, die sich in der Phase der Ausbildung oder Erwerbstätigkeit befinden, besteht der Alltag von Julia aus wenigen Verpflichtungen. Dementsprechend steht sie wiederum vor der Aufgabe, ihre Zeit entsprechend zu gestalten. Sie benötigt die Fahrtdauer nicht, um die Tageszeitung zu lesen oder um für sich allein zu sein – im Gegenteil: Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lässt sie am sozialen Leben teilhaben und bietet eine willkommene Abwechslung beziehungsweise Bereicherung ihres Alltags. Die unterschiedlichen Ausführungen zeigen, dass sowohl ein zu wenig als auch ein zu viel an Zeit belastend empfunden werden kann, obgleich in der vorliegenden Studie, wesentlich öfter die Zeitknappheit zur Sprache kam.

Den negativen Einfluss der persönlichen Umstände auf die Wahrnehmung der Reisezeit schildert Juana. Sie hatte sich im Zentrum von Madrid verabredet und wollte direkt von ihrer Arbeitsstelle, die außerhalb von Madrid liegt, zum Treffpunkt fahren. Da sie im Büro noch etwas erledigen musste, verließ sie dieses etwas später als geplant. Hinzu kam, dass der Zug nicht wie erwartet fuhr, sondern 15 Minuten später. Als Juana schließlich im Zug saß, empfand sie die Fahrt, eben weil ihr bewusst war, sie kommt zu spät, als sehr lang. In dieser Situation führt sie weiter aus, ist es vor allem „dieses warten auf das Ziel“ was sie umtreibt (Juana, 35 Jahre, Madrid). Ist Kevin in Eile und läuft Gefahr, zu spät zu einer Verabredung zu kommen, dann

schau ich ständig auf die Uhr, um zu sehen, ob ich es nun rechtzeitig schaffe oder nicht, fluche innerlich, dass ich den Zug verpasst habe und denke, ich werde zu spät kommen, schreibe dann noch Kurznachrichten, um mich schon mal zu entschuldigen.

Kevin, 26 Jahre, Madrid

Obgleich der Blick auf die Uhr nichts an der Situation zu ändern vermag und diese sich auch nicht grundlegend von einem Moment auf den anderen wandelt, stellt die Handlung eine Form des Umgangs mit einer solchen Wartephase dar. Im Sekundentakt findet eine Aktualisierung der Definition der Situation statt. Gleichzeitig dient das Schreiben von Kurzmitteilungen der Vorbereitung des nahenden Treffens. Zum einen setzt Kevin die wartende Person über seine Verspätung in Kenntnis und enthebt damit die Wartephase seines Kommunikationspartner aus dem Zustand des Ungewissen. Zum anderen stellt seine Entschuldigung eine Form von Ehrerbietung verbunden mit dem Eingeständnis eines Fehlverhaltens dar, die darauf abzielt, die Beziehung zwischen den zwei Personen nicht zu gefährden. Je nachdem um was für eine Beziehung es sich handelt, ob die Verspätungen öfter vorkommen und auch welche Begründung für diese genannt werden, bedarf es bei der persönlichen Begegnung weiterer Reparaturmaßnahmen. Die Kurzmitteilung leistet hierfür entsprechende Vorarbeit. Im Kontrast zu seinen obigen Schilderungen führt Kevin weiter aus, wenn er „keinerlei Eile“ hat, „dann schalte ich manchmal einfach nur ab [...] und denke über meine Dinge nach [...] ohne jede Eile, wenn ich da bin, bin ich da“ (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Das Empfinden der Reise und der damit einhergehenden Wartesituation steht im engen Zusammenhang mit der individuellen Situation, in der sich das Individuum gerade befindet.

Gleichermaßen gibt es unvorhergesehene Wartemomente, die alle Reisenden betreffen, für den einzelnen Fahrgast aber unterschiedliche Auswirkungen haben. Bei der Reise in öffentlichen Verkehrsmitteln kann es aus unterschiedlichen Gründen zu Fahrplanabweichungen kommen. Eher selten kommt es vor, dass Verkehrsmittel zu früh abfahren oder zu schnell sind. Maria beispielsweise zeigt sich über die Busfahrer verärgert, die nachts „einfach viel zu früh kommen“ und sie somit, obgleich sie ihre Zeitplanung an dem Fahrplan orientierte, gezwungen ist, zu rennen, damit sie den Bus noch erreicht (Maria, 14 Jahre, Berlin). Bestätigt wird diese Feststellung indirekt von Laura, die erzählte, dass der Bus am Abend „wie ein wildes Wiesel“ in nur 40 Minuten die Strecke zurücklegte, für die normalerweise 53 Minuten veranschlagt sind (Laura, 69 Jahre, Berlin). In ihrem Fall ein positives Ereignis, denn so war sie schneller zu Hause. Es zeigt sich erneut, wie

unterschiedlich zeitliche Strukturen in Abhängigkeit von der jeweiligen Situation, in der sich eine Person gerade befindet, auf diese wirken. Während die geschilderten Beispiele der Reisezeitverkürzungen äußerst selten waren, ließen sich Verspätungen wesentlich häufiger beobachten beziehungsweise thematisierten die interviewten Personen diesen Aspekt des Reisens. Die Spanne variierte hier von wenigen Minuten über mehrere Stunden bis zu einem Tag. Ein unvorhergesehenes Ereignis suspendiert die Normalität und verändert den Charakter des Wartens (Vgl. Paris 2001: 707). Aus wartenden Passagieren wurden infolge einer witterungsbedingten Flughafenschließung in Madrid abwartende Reisende, die sich nun mit einer Situation konfrontiert sahen, die sie nicht mehr aktiv planen konnten. Andere Verspätungen sind zumeist nicht von derart langer Dauer. Zuweilen reichen bereits einige Minuten aus, um Empörung bei den Reisenden auszulösen. Judith, die immer an der Anfangshaltestelle des Busses einsteigt, berichtet von Busfahrern, die sich noch mit ihren Kollegen unterhalten oder in der Zeitung lesen und infolgedessen mitunter einige Minuten später losfahren. Auch Judith ist gelegentlich über dieses Verhalten verärgert. Zwar hat sie noch keinen Fahrgast gesehen, der den Busfahrer darauf anspricht, Unmutsäußerungen zwischen den Personen an der Haltestelle oder non-verbale Gesten, etwa das Zeigen auf die Uhr als Hinweis auf die Verspätung, nehme sie hingegen oft wahr. Im konkreten Beispiel, so ist den Aussagen von Judith zu entnehmen, entrüsteten sich die Fahrgäste weniger über die Verspätung an sich als über deren Zustandekommen (Judith, 56 Jahre, Altenburg). Grundsätzlich begegnen Menschen Verspätungen individuell verschieden. Einige Interviewpartner assoziierten mit öffentlichen Verkehrsmitteln sofort den Aspekt der Verspätung. Als Motiv für diese Verknüpfung führten sie beispielhaft Situationen an, bei denen es aus unterschiedlichen Gründen zu Verzögerungen kam. Die Erlebnisse führten dazu, Verspätungen als grundsätzliches Problem öffentlicher Verkehrsmittel zu generalisieren. Andere Interviewpartner wiederum zeigten sich von den bereits bei geringer Verspätung wahrnehmbaren Beschwerden vieler Reisegäste irritiert. In diesem Zusammenhang verweist Dirk darauf, dass Verspätungen nun einmal vorkommen können und sich nicht auf öffentliche Verkehrsmittel beschränken:

Eine Bahn fährt zwar nach einem Fahrplan, aber man sollte doch die gleichen Maßstäbe ansetzen, die man auch bereit ist, im individuellen Verkehr in Kauf zu nehmen [...] Mit dem Auto ist man schnell mal eine Stunde zu spät, das wissen

wir jetzt genau, wenn wir hier [...] nach Erfurt fahren von Köln, da kann man eben nicht sagen, ich komme um 15 Uhr 27 an, vielleicht 5 Minuten verspätet. Nein, eben nicht, da kann man [...] mal eine Stunde zu spät ankommen und da kann man ruhig auch mal in Kauf nehmen, dass auch öffentliche Verkehrsmittel mal zu spät sind.

Dirk, 28 Jahre, Erfurt

Der von Dirk eingebrachte Blickwinkel bleibt oftmals unberücksichtigt wie auch Fernando aus Madrid bestätigt. Der Metrofahrer spürt mitunter bei wenigen Minuten Verzögerung wie die Fahrgäste unruhig werden:

Oder wenn du einmal kurz warten musst, dann fangen die Leute schon an aus dem Fenster zu schauen oder zur Tür heraus. Sie schauen auf die rote Ampel, die auf grün schalten muss. Insgesamt sind das vielleicht drei Minuten, also eigentlich nichts [...], aber drei Minuten in der Metro sind wie eine Stunde.

Fernando, 30 Jahre, Madrid

Zwei Aspekte ließen sich als Argument für das Handeln der Personen anführen. Zum einen ist die Metro ein Verkehrsmittel im städtischen Raum, dessen Fahrhythmus von zahlreichen, ähnlich langdauernden Zwischenhalten an den entsprechenden Stationen geprägt ist, die letztlich auch ein Hinweis für Bewegung und Vorankommen sind. Bei längeren Haltemomenten kommt diese Gleichmäßigkeit aus dem Takt und führt zu der beschriebenen Unruhe bei den Passagieren. Zum anderen, so die These, planen die Menschen in ihrer alltäglichen Praxis zeitliche Verzögerung nicht mit ein, mehr noch, sie sehen sich oftmals mit zeitlichen Engpässen konfrontiert. Selbst geringe Verspätungen vermögen es daher, einen dicht geplanten Tagesablauf durcheinander zu bringen und bei den betroffenen Personen entsprechende Emotionen hervorzurufen. Im Gegensatz dazu ist eine längere Zugfahrt für die meisten Personen keine alltägliche Handlung. Allein durch die längere Dauer muss der Fahrt in der individuellen Zeitbudgetrechnung ein größerer Stellenwert zugebilligt werden. Zudem verändert sich bei längeren Fahrten das Verhältnis von Reisezeit und Verspätung. Damit geht nicht zwangsläufig einher, dass auf Verspätungen gelassener reagiert wird, gleichermaßen ist zu vermuten, dass bei

der Reiseplanung in Relation zur Gesamtdauer ein entsprechendes Zeitfenster als Puffer Berücksichtigung findet. Extrem große Abweichungen wie im geschilderten Fall der Flughafenschließung lassen sich allerdings kaum kalkulieren und können für den Einzelnen mit einem hohen Aufwand verbunden sein. Beispielsweise war zu hören, wie sich ein Mann mit Bekanntwerden der Flugannullierung gezwungen sah, per Mobiltelefon seinen Urlaub um einen Tag zu verlängern.

Bei ungeplanten Wartemomenten zeigte sich ein weiteres Phänomen. Waren Personen gerade noch mit ihren Aktivitäten, etwa Lesen oder Spielen beschäftigt, widmeten sie diesen während der unvorhergesehenen und in ihrer Dauer nicht planbaren Wartemomenten häufig weniger Aufmerksamkeit. Bei einer Beobachtung kam es an einem Spätsommerabend in der Metro von Madrid infolge einer Havarie zu einer Verzögerung. Die Bahn konnte die Station nicht verlassen. Ein ungefähr 30jähriger Mann hörte über Kopfhörer Musik und spielte auf einer Konsole. Obgleich er gut beschäftigt war, wurde er zunehmend nervöser und unkonzentrierter. Er blickte nun wesentlich häufiger von seiner Konsole auf und beobachtete die Handlungen der anderen Reisenden. Wartezeit ist folglich nicht gleich Wartezeit. Die Veränderung von einer planbaren Wartezeit hin zu einer unbestimmten Zeit des Verharrens wirkt sich auf das Handeln der Personen aus (Vgl. Paris 2001: 708). Bisher ausgeführte Tätigkeiten des Zeitvertreibs werden nun öfter unterbrochen oder ganz eingestellt. Zudem gibt es in Verbindung mit dem Raum, bestimmte Orte, bei denen eine unbestimmte Haltezeit ein kritisches Moment darstellt. Dieses Phänomen ist insbesondere bei der Metro feststellbar. Die Fahrgäste sind zwar daran gewöhnt, zwischen den Haltestellen durch einen dunklen Tunnel zu fahren, aber eben nicht dort zu verharren. Daher werden „die Menschen im Tunnel immer sehr nervös“, kommt es zu einem ungeplanten Halt (Fernando, 30 Jahre, Madrid). In manchen Situationen, so die Einschätzung von Fernando, hilft es durchaus, die Reisenden über den Grund und die voraussichtliche Dauer des Aufenthalts zu informieren (Fernando, 30 Jahre, Madrid). In der Tat fehlen den Individuen in diesen Momenten wichtige Informationen, sie wissen nicht genau was passiert. Die Definition der Situation bleibt in der Folge lückenhaft und auch eine Einschätzung über den weiteren Verlauf ist zumeist nur schwer möglich. Da die Reise zumeist nur ein Mittel zum Zweck ist, das heißt die Fortbewegung als Voraussetzung für weitere sich anschließende

Handlungen dient, wirkt sich eine Veränderung der Reisesituation zumeist auch auf die ihr folgenden aus. Eine zentrale Rolle spielen hierbei auch die bereits angesprochene individuelle Wahrnehmung der Zeit sowie das Verhältnis der Gesamtreisedauer zur Verspätung. Wie die Beobachtung und die Erlebnisse des Metrofahrers zeigen, stellen zeitliche Verzögerungen einen emotionalen Moment dar, auf den entsprechend der bereits dargelegten individuellen Umstände und der Persönlichkeitsstruktur auf eine spezifische Weise reagiert wird. Die Palette reicht hier von Gelassenheit über Nervosität bis hin zu Aggression. Obgleich es unfreundliches bis aggressives Benehmen nicht entschuldigt, kann dies doch als Ausdruck für die eigene Hilflosigkeit im Umgang mit der Situation gesehen werden. Oftmals gibt es bei Verspätung nicht den Schuldigen oder wenn es ihn gibt, ist es nicht möglich, diesen zur Verantwortung zu ziehen. Als Substitut dienen dann das Begleitpersonal oder die Fahrzeugführer. Zwar ändert das Verhalten nichts an der allgemeinen Situation, wohl aber, so ist zu vermuten, an der individuellen Einschätzung der Situation. Indem eine andere Person zur Verantwortung gezogen wird, befreit sich das Individuum aus seiner Handlungsstarre. Die Situation an sich, also die Verspätung ist immer noch gegeben, aber die Definition der Situation hat sich für den Einzelnen gewandelt. Eine weitere Möglichkeit sich selbst aus dem Gefühl die Situation nicht kontrollieren zu können zu befreien, ist durch mediale Formen der Kommunikation gegeben. Besonders das Mobiltelefon bietet hierbei die Chance, mit (vielleicht sogar indirekt von der Verspätung betroffenen) Personen in Kontakt zu treten. Reisende können Verspätungen medial kommunizieren und damit gleichzeitig auch ihre Unschuld an dieser Verzögerung zum Ausdruck bringen. Die Kommunikation der Verspätung – in welcher Form auch immer – besitzt somit auch eine emotional entlastende Funktion.

6.3.2 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es sich bei öffentlichen Verkehrsmitteln um einen funktional ausgestalteten Raum handelt, der für eine bestimmte Nutzung zur Verfügung steht. Bei der Anordnung der Sitzmöbel ließ sich feststellen, dass diese darauf ausgerichtet sind, eine Distanz zu anderen Personen zu ermöglichen. Ferner

ließ sich anhand der Daten eine individuell unterschiedliche Wahrnehmung der Reisezeit feststellen, die sich wiederum auf das Handeln der Personen auswirkt. Das Empfinden richtet sich hierbei nach der individuellen Situation des einzelnen Fahrgastes. Zwar mag die persönliche Reisedauer variieren, die Zeit, die für das Zurücklegen einer Strecke von Nöten ist, lässt sich hingegen nicht beeinflussen. Sie ist dem Individuum – einmal von außergewöhnlichen Situationen wie Verspätungen abgesehen – jedoch bekannt und kann individuell genutzt werden. Selbst wenn man argumentieren möchte, dass bei der Ausgestaltung der Reisezeit aus der Not eine Tugend gemacht wird, so bietet die Dauer der Fahrt auch eine Zeitspanne für Aktivitäten, für die es im Alltag sonst keinen Platz gäbe, und die von den Reisenden positiv erlebt wird.

6.4 Begegnungen zwischen Menschen

Die Wahrnehmung von Mitreisenden sowie die konkreten Begegnungen und damit einhergehend Arrangements zwischen einander unbekannten Personen stehen im Zentrum dieses Kapitels. Obgleich der Reisegrund und das Ziel individuell verschieden sind und auf dem Weg von A nach B allerlei unvorhergesehene Ereignisse eintreten können, orientieren sich – von wenigen Ausnahmen abgesehen – die Passagiere an dem Grundprinzip, die Reise so reibungslos wie möglich ablaufen zu lassen. Für Begegnungen sind die bereits besprochenen Regeln der Interaktionsordnung von besonderer Bedeutung. Hierbei lassen sich unterschiedliche Interaktionsformen ausmachen, etwa Interaktionen mit einer bekannten Person (Kapitel 6.3.1), jene zwischen dem Personal und dem Fahrgast (Abschnitt 6.3.2) sowie die zwischen einander unbekannten Personen (Abschnitt 6.3.3). Besonders bei letzteren spielen territoriale Aushandlungsprozesse eine bedeutende Rolle, da öffentliche Verkehrsmittel nur ein begrenztes Raumangebot zur Verfügung stellen.

6.4.1 Gemeinsam unterwegs sein

Wenn Personen mit Verwandten oder Bekannten reisen, ist ihnen ein direkter Kommunikationspartner an die Seite gestellt mit dem sie sowohl über Themen sprechen, die sich aus der Reise ergeben als auch Inhalte erörtern, die auf die Beziehungsstruktur und den mit dieser einhergehenden Wissensstand zurückzuführen sind. Während bei alltäglichen Fahrten, etwa zum Arbeitsplatz die Befragten zumeist alleine reisten, war hingegen bei Urlaubsreisen fast immer mindestens eine weitere Person anwesend. Eine Ausnahme stellen hierbei die befragten Schulkinder dar, die zumeist gemeinsam mit Klassenkameraden öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Maria etwa fährt jeden Tag mit einer Freundin mit der Straßenbahn „bis Köpenick und da treffen wir dann die anderen [...] und dann fahren wir mit denen zusammen“ bis zum gemeinsam besuchten Sportgymnasium weiter (Maria, 14 Jahre, Berlin). Stehen Projektwochen oder andere Aktivitäten an, die Einfluss auf die Abfahrtszeit haben, „fahren wir halt anders, aber dann verabreden wir uns immer an dem Tag davor [...], wann wir die Bahn am nächsten Tag nehmen und dann fahren wir zusammen“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). Während der täglichen Fahrt zur Schule tauscht sich die 14jährige Berlinerin mit ihren Klassenkameraden oftmals über schulische Themen und die erwarteten Aufgaben an diesem Tag aus. Währenddessen hören sie meistens auf einem Ohr über ein portables Gerät Musik. Grundsätzlich beziehen sich Gespräche in öffentlichen Verkehrsmitteln häufig auf anstehende Aktivitäten am Zielort. So war Barbara beispielsweise mit ihrer Mutter unterwegs, um einen Mantel umzutauschen und besprach mit ihr während der Metrofahrt verschiedene Möglichkeiten des Umtauschs (Barbara, 11 Jahre, Madrid). Ebenso unterhält sich Julia mit ihren Freundinnen bei der sonntäglichen Busfahrt über den sich anschließenden Cafébesuch (Julia, 80 Jahre, Madrid). Die Reise bietet Raum sich auf nachfolgende Situationen einzustimmen. Sind Kommunikationspartner anwesend erfolgt dieser Prozess oftmals im Austausch mit diesen.

Die durch die Reise gewonnenen Eindrücke stellen ein weiteres wiederkehrendes Gesprächsthema dar. Ein Paar, um die 50, fuhr gemeinsam in der Erfurter Straßenbahn. Als diese an einer Fläche mit neu errichteten Einfamilienhäusern vorbeikam, kommentierte die Frau die Architektur und den Standort der Häuser und

ließ sich zu der Aussage „Das sind ja alles so kleine Schissdinger“ hinreißen. Während der Fahrt griffen beide immer wieder durch die vorbeiziehende Landschaft gegebene Anregungen auf und kommentierten ihre Beobachtungen. Julia aus Madrid unterhält sich ebenfalls mit ihren Reisebegleitern über ihre Eindrücke während der Reise, besonders „wenn wir was Unnormales beim Rausschauen sehen“ (Julia, 80 Jahre, Madrid). Neuigkeiten innerhalb der Familie oder bei Verwandten sowie spezifische Beziehungskonstellationen sind eine weitere Gruppe häufig anzutreffender Gesprächsinhalte.

Sicherlich gibt es während gemeinsamer Reisen immer auch wieder Phasen des Schweigens, die je nach Reisedauer in ihrer Länge variieren. Alle Personen empfanden es jedoch als angenehm, wenn sie mit einer bekannten Person gemeinsam reisten. Der Kommunikationspartner führt oftmals dazu, dass Mimik und Gestik zunahmen und die Personen im Allgemeinen freundlicher wirkten. Als Beispiel sei eine Beobachtung in einer Straßenbahnfahrt in Erfurt angeführt. Solange die Frau, um die 60, mit einem anwesenden Ehepaar zusammenfuhr, lächelte sie viel, ihr Blick war offen und freundlich. Als das ältere Paar die Bahn verließ, veränderte sich ihre Mimik deutlich. Sie blickte nun ernst und ihr Verhalten schien darauf ausgerichtet, den Kontakt mit Mitreisenden zu meiden. Das Exempel verdeutlicht überdies, dass bereits die Anwesenheit eines Interaktionspartners eine Art Kontaktbarriere – egal, ob positiv oder negativ bewertet – darstellt, wohingegen allein reisende Personen verstärkt von Meidungsstrategien Gebrauch machen (Vgl. hierzu Kapitel 6.4.3.2).

6.4.2 Die Interaktion zwischen Fahrgast und Begleitpersonal

Die Interaktion zwischen den Fahrgästen und dem Kontroll- beziehungsweise Zugbegleitpersonal gestaltet sich entsprechend der jeweiligen Aufgaben der letztgenannten Personengruppe. Darauf wird im Folgenden ausführlicher eingegangen. Reisenden ist bekannt, dass es zu Kontrollen kommen kann und sie erwarten gleichermaßen bei bestimmten Fortbewegungsformen, etwa im Schnellzug, eine Betreuung durch entsprechendes Personal. Zunächst seien die verschiedenen Personengruppen genannt, die eine Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln begleiten.

Zum einen gibt es die Fahrer der Verkehrsmittel. Sie haben innerhalb des Vehikels einen abgetrennten Raum und es besteht oftmals nur wenig oder keine Kontaktmöglichkeit. Wie immer wieder zu beobachten war, existiert oftmals eine mediale Verbindung zum Fahrgastraum. Über Kameras wird auf Monitoren wiedergegeben, was im Inneren der einzelnen Wagen vor sich geht. Zum anderen gibt es das Begleit- oder Kontrollpersonal, das darauf zu achten hat, dass die Reisenden im Besitz gültiger Fahrausweise sind und damit einen wesentlichen Grundsatz der Beförderungsrichtlinien beachten. Während es in Straßenbahnen, Bussen, S- und U-Bahnen fast ausschließlich zu unangekündigten Kontrollen durch entsprechendes Personal kommt, ist Reisenden bei einer Bahn- oder Flugreise bewusst, dass sie ihre Billets vorzeigen müssen. Das Personal trägt spezielle Uniformen, die auf ihre Berufsrolle schließen lassen. Kontrolleure im öffentlichen Nahverkehr sind hingegen meist in zivil gekleidet, eben mit dem Ziel, unerkannt zu bleiben und somit den Überraschungseffekt bei den Kontrollen zu wahren. Ihnen dient ein Ausweis, um ihre Tätigkeit zu legitimieren. Neben Überwachungskameras gibt es in größeren Städten in den Verkehrsmitteln sowie an den Haltestellen Sicherheitspersonal, die das Geschehen überwachen und die Sicherheit insbesondere im öffentlichen Nahverkehr erhöhen sollen. In besonderen Fällen wird diese Aufgabe von der Polizei übernommen.

Die interviewten Personen hatten unterschiedliche Erfahrungen mit dem Kontrollpersonal im öffentlichen Nahverkehr gesammelt. Karin aus Berlin empfindet, dass „die Kontrolleure [...] ein wahnsinnig aggressives Auftreten“ haben und „auch sehr unfreundlich“ sind (Karin, 29 Jahre, Berlin). Judith hingegen kommt aus einer Kleinstadt, in der lediglich Busse fahren. Ihr gegenüber sind die Kontrolleure freundlich und „kommen bloß durch [...], zeigen ihren Ausweis und fragen nach der Fahrkarte und dann lächeln die dich an und sagen *Gut, danke* und dann gehen sie zum Nächsten weiter“ (Judith, 56 Jahre, Altenburg). Es ist zu vermuten, dass die Größe der Stadt und die damit einhergehende erhöhte Anzahl an zu befördernden Personen einen Einfluss darauf haben, wie die Kontrolleure den Menschen begegnen. Obgleich Judith auch von einigen Fällen berichtete, bei denen im Bus Personen ohne Fahrausweis anwesend waren, zeigte sich dieser Aspekt in der Großstadt wesentlich häufiger. Bereits während der Beobachtungen war wiederholt

zu vermerken, dass Fahrgäste kein gültiges Ticket vorweisen konnten. Zudem war zuweilen ein unangemessenes Verhalten von einzelnen Fahrgästen festzustellen. Während einer Beobachtung in der Berliner S-Bahn erkundigte sich ein circa 35-jähriger Mann bei den anwesenden Kontrolleuren, nach den Konsequenzen, wenn er einer Zahlungsaufforderung nicht nachkäme. Ein Kontrolleur erklärte ihm, dass er sich für solche Frage an das Service-Center wenden müsse. Daraufhin setzte er sich und begann auf die Verkehrsbetriebe zu schimpfen und ihnen Korruption vorzuwerfen. Da die Kontrollen im öffentlichen Nahverkehr darauf abzielen, zuwiderhandelnde Personen ausfindig zu machen, geht mit ihnen per se ein gewisses Konfliktpotenzial einher. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ließe sich das von Karin als aggressiv wahrgenommene Verhalten auch als eine Form des Schutzes gegen zumeist verbale Angriffe durch Fahrgäste werten. Sicherlich hängt es auch von der Persönlichkeit des Begleitpersonals ab, wie es mit den Reisenden in Kontakt tritt und ihm verliehene Macht zur Kontrolle der Fahrausweise demonstriert. Benjamin ist obdachlos und verdient sich etwas Geld, indem er in der Berliner U- und S-Bahn eine Obdachlosenzeitung verkauft. Früher, so schildert er, hat er durchaus auch Anzeigen sowohl für das an sich illegale Verkaufen der Zeitung im Verkehrsmittel als auch für das Fahren ohne Fahrausweis erhalten. Mittlerweile hat sich die Zeitung in Berlin etabliert und die Verkäufer werden „stillschweigend toleriert“ (Benjamin, 40 Jahre, Berlin). Eine Tatsache, die Benjamin seine Arbeit vereinfacht, gleichwohl er sagt: „Wir könnten es leichter haben, wenn [...] manche Verkäufer sich auch ein bisschen so an die Spielregeln halten würden“ und nicht „zugedröhnt in die Bahn gehen und den Leuten [...] eine Zeitung anbieten“ (Benjamin, 40 Jahre, Berlin). Verallgemeinert handelt es sich bei den genannten Spielregeln um die Übereinkunft, dass die Zeitungsverkäufer solange sie die Personen nicht belästigen von den Kontrolleuren und dem Wachpersonal geduldet werden. Obgleich der Verkauf von Zeitungen einer gesonderten Genehmigung bedarf, wird diese Regel im beschriebenen Fall außer Acht gelassen. In Zeiten, in denen Benjamin noch ohne gültigen Fahrausweis die öffentlichen Verkehrsmittel nutzte, hat „sogar mal ein Kontrolleur [...] gesagt, *so weit sind wir noch nicht, dass wir euch auch schon aufschreiben*“ (Benjamin, 40 Jahre, Berlin). Auch wenn zu vermuten ist, dass eine Sanktionierung in monetärer Form keine Aussicht auf Erfolg hätte, wären andere Möglichkeiten der Ahndung, etwa die Aufforderung das Verkehrsmittel und

Betriebsgelände zu verlassen, möglich gewesen. Die aufgezeigten Umgangsformen mit abweichendem Verhalten zeigen wie die individuelle Einschätzung der Situation sowie der bestehenden Regeln in unterschiedlichen Handlungen resultiert. Ganz anders verhält sich hingegen das Wachpersonal der U-Bahn in Madrid. Kevin stellte immer wieder fest, dass einige von ihnen „ein überhebliches Auftreten an den Tag legen und [...] so tun, als seien sie etwas Besseres“ (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Dabei „belästigen sie insbesondere die Menschen, die Musik machen“ (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Sicherlich, so räumt Kevin ein, bedarf es hierzu einer Genehmigung und das Wachpersonal wäre durchaus berechtigt, die Tätigkeit der Musiker, die sich auf diese Weise etwas Geld verdienen, zu unterbinden. Vielmehr ist es die in dieser Situation unangebrachte Demonstration von Macht an der Kevin Anstoß findet.

Eine weitere Form der Machtausübung zeigt sich bei der von Enrique beschriebenen Situation. Der 26jährige Madrilene erlebte wiederholt, dass die Busfahrer, obgleich sie die Personen an der Haltestelle gesehen haben, weiterfahren⁴¹. Ein solches Verhalten, so führt Enrique weiter aus, „schafft ein schlechtes Klima zwischen den Menschen und dem Fahrer“ (Enrique, 23 Jahre, Madrid). Dem gegenüber sehen sich die Fahrer öffentlicher Verkehrsmittel zuweilen den Unmutsbekundungen der Fahrgäste ausgesetzt. Zumeist sind es die situativen Gegebenheiten, die Anlass zur Beschwerde geben. So kommt es in der spanischen Hauptstadt immer wieder zu langen Wartezeiten auf den Bus. Passiert dies in kurzen Abständen oder handelt es sich um eine deutliche Verspätung, so formuliert die Mutter der elfjährigen Barbara nach deren Angaben Beschwerden an das Busunternehmen. Hinsichtlich der Wirksamkeit dieser Briefe meint Barbara, „dass zwar die Menschen immer viele verfassen [...], aber nichts gemacht wird.“ (Barbara, 11 Jahre, Madrid). Das Gefühl auf diesem Weg der Kommunikation nichts zu erreichen, mag vielleicht zu Missstimmung und letztlich dazu führen, dass sich direkt an den Fahrer oder Begleiter des jeweiligen Verkehrsmittels gewandt wird, um nicht nur den Ärger mitzuteilen, sondern vielmehr um auch eine Reaktion zu erhalten. Eben diese Unmutsäußerungen gilt es, auszuhalten wie Fernando, ein Metrofahrer aus Madrid,

⁴¹ In Madrid zeigen die Personen ihren Mitfahrwunsch an der Bushaltestelle zumeist durch das Heben der Hand an.

berichtet. Hin und wieder kommt es zu nicht planbaren Störungen im Betriebsablauf und in der Folge zu einer Unterbrechung der Fahrt. In den meisten Fällen, so beschreibt er, handelt es sich um wenige Minuten und dennoch gibt es immer wieder Passagiere, die ihn dafür beschimpfen oder gar zu seiner Kabine nach vorn kommen, „an die Scheibe klopfen und sagen *Nun mach schon hin, fahr endlich los, ich komme zu spät.*“ (Fernando, 30 Jahre, Madrid)⁴². Nur selten muss Fernando seine Kabine verlassen, das heißt er hat eine territoriale Abgrenzung zu den Reisenden und dennoch empfindet er dieses Vorgehen nicht nur als unhöflich, sondern stört sich auch daran, dass die Personen eben nicht reflektieren, dass er für diese sicherlich ärgerliche Situation nicht verantwortlich ist (Vgl. hierzu auch die Ausführungen Przybilla 2010, der sich mit den Beleidigungen von Zugpersonal auseinandersetzt). Bei den Fahrgästen, die ein solches Verhalten zeigen, ist zu vermuten, dass deren individuellen Bedürfnisse maßgeblich die Einschätzung der Situation beeinflussen, was sie dann von bestimmten Regeln, etwa denen der Höflichkeit, zumindest temporär Abstand nehmen lässt. Für die Angestellten besteht die Herausforderung darin, in der Interaktion den eigenen Standpunkt zu erläutern, dabei gleichzeitig auch einen Verzicht auf Aggressionen zu signalisieren und das Erlebte nicht als Grundlage für sich anschließende Interaktionssituationen zu sehen.

Die Rolle des Zugbegleiters vereint all die bisher beschriebenen Aufgaben: Zum einen kontrollieren die Zugbegleiter die Tickets, zum anderen, stehen sie den Fahrgästen als Ansprechpartner zur Verfügung. Bei der letztgenannten Funktion reicht die Palette von Fahrplanauskünften über Informationen zur Ausstattung des Zuges bis hin zu persönlichen Anliegen und Beschwerden. Die Berufsrolle des Zugbegleiters beinhaltet also neben der genannten disziplinarischen Funktion auch Serviceleistungen⁴³ (Vgl. hierzu auch Rieder / Poppitz / Dunkel 2004 sowie Poppitz / Brückner 2004). In dieser Funktion steht die positive Beziehung zum Fahrgast im

⁴² Interessant sind diesbezüglich auch die Aussagen Fernandos über die unterschiedliche Klientel in den U-Bahnlinien. Im Interview berichtet er von Linien, bei denen die Leute grundsätzlich freundlicher sind und gelassener auf unvorhergesehene Situationen reagieren als auf anderen Strecken (Fernando, 30 Jahre,).

⁴³ Zu einer Veränderung der Berufsrolle der Zugbegleiter führte die Umstrukturierung der Bahn. Aus dem einst staatlichen Unternehmen wurde ein privatwirtschaftliches. Folglich sind die Zugbegleiter seitdem angehalten, kundenorientiert zu handeln, was zuweilen zu widersprüchlichen Anforderungen führt (Vgl. hierzu auch Rieder / Poppitz / Dunkel 2004: 84).

Vordergrund. Sind Reisende der Meinung, der Service des Fahrbetriebs gibt Anlass zur Beschwerde, sind es die Zugbegleiter, die als Ansprechpartner fungieren. Die dem Personal kommunizierten Probleme verlangen eine Reaktion. Im Gegensatz zur Kontrollfunktion, bei denen der Zugbegleiter etwas von dem Reisenden fordert, wandelt sich das Interaktionsgefüge dahingehend, dass nun der Reisende Forderungen an das Unternehmen stellt. Dieses Phänomen mag bei dem Begleitpersonal durchaus häufiger auftreten, ist jedoch nicht auf sie beschränkt. So können auch Kontrolleure und die Fahrer wie im oben genannten Beispiel die Erfahrung machen, dass sie für Missstände im Unternehmen verantwortlich gemacht werden. Eine besondere Herausforderung für die Zugbegleiter stellen hierbei jene Interaktionen dar, in denen beide Aufgaben ihrer Berufsrolle, das heißt Kontrolleur und Dienstleister zu sein, zusammen kommen. Oliver berichtet von dem folgenden Erlebnis:

Mit dieser 1. und 2. Klasse, das war auch schon sehr spannend. Ich bin da auch [...] schon verwiesen worden aus der 1. Klasse [...] mit dem [...] Satz *Sie haben lediglich [...] Anrecht auf einen Stehplatz*. [...] ich hab dann gesagt *Das ist doch alles voll, mein Gott, hier ist alles leer, was soll denn das*. Und dem hab ich dann allerdings auch einen Vortrag gehalten [...] ich hab ihm halt gesagt *Find ich [...] ziemlich daneben*, damit es auch die anderen hören [...] *das jemand, der über 150 Euro im Monat für die Bahn zahlt, sich jetzt wirklich hier, deswegen muss ich mich jetzt auf den Gang stellen*. [...] Aber da lassen die sich ja nicht von erweichen, aber ich, es war glaub ich für mich schon sehr nett, dass die anderen Leute es dann gehört haben, [...] um welche Gelder es da geht und das find ich halt schräg.

Oliver, 29 Jahre, Erfurt

An dieser Stelle interessieren die unterschiedlichen Positionen der an der Interaktion beteiligten Personen – also die des Zugbegleiters und die von Oliver. Der Zugbegleiter beruft sich auf die in den Beförderungsrichtlinien festgelegten Gültigkeitsbereiche der Fahrkarte. Oliver hingegen sieht durch den Besitz einer Monatskarte eine regelmäßige Nutzung und damit einhergehend eine gewisse Kundenbindung an das Unternehmen demonstriert. An diese Forderung ist die Erwartung geknüpft, dass der Zugbegleiter aufgrund der Einschätzung der Situation (ein regelmäßiger Bahnnutzer hat aufgrund der hohen Auslastung des Zuges keinen

Sitzplatz und die 1. Klasse ist fast völlig frei) von der Regel (nur der Fahrausweis der 1. Klasse berechtigt auch zur Nutzung derselben) Abstand nimmt und zu einer neuen Definition der Situation (zwar ist es an sich nicht gestattet, aber die 1. Klasse ist nahezu unbesetzt und die Zufriedenheit dieses kontinuierlich Umsatz bringenden Kunden hat Vorrang) kommt. Dieses Beispiel demonstriert die unterschiedliche Einschätzung von Situationen auf der einen Seite und die verschiedenartige Auslegung der in diesen relevanten Regeln. So beschrieb auch Bernd ein ähnliches Erlebnis. Er stand mit seinem Fahrrad in Weimar und wollte mit dem Zug nach Erfurt fahren. An diesem Tag fielen zahlreiche Regionalzüge aus. Nach drei Stunden des Wartens „wurde dann der IC freigegeben“, allerdings nur „für den normalen Verkehr, die einfach nur [...] normales Regional-, Bahnticket haben, [...] nur eben für Fahrräder nicht, obwohl das Fahrradabteil frei war in dem Zug“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Bernd musste noch eine weitere Stunde am Bahnhof ausharren und „da hab ich mich maßlos aufgeregt über den Bahnführer“ schildert er weiter (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Die Darstellungen von Bernd zeigen, dass aufgrund situativer Gegebenheiten, hier der Ausfall mehrerer Regionalzüge, es durchaus zu einer temporären Aussetzung der in den Beförderungsrichtlinien fixierten Regeln kommen kann. Regeln sind damit nicht nur keine für immer festgelegten gültigen Handlungsorientierungen, sondern es besteht die Möglichkeit, sie vorübergehend auszusetzen, ohne ihnen ihre grundsätzliche Wirksamkeit abzuerkennen. Inwieweit die Regellockerung reicht, obliegt letztlich aber dem Ermessensspielraum der Fahrbetriebe beziehungsweise des Zugbegleiters. Letzterer ist jedoch gleichermaßen verpflichtet auf die Einhaltung der Regeln zu achten. Oliver und Bernd mussten die vorgefundene Situation zunächst akzeptieren. Eine Handlungsoption im Anschluss an die Situation wäre gewesen, sich über den vorgefundenen Missstand, seien es nun überfüllte Waggons oder lange Wartezeiten, an entsprechender Stelle im Unternehmen zu beschweren. In den Beispielen zeigt sich, dass die Regeln einen Orientierungsrahmen für das Handeln geben. Das Unverständnis von Bernd und Oliver resultiert aus ihrer persönlichen Einschätzung der Situation, gemäß derer die Zugbegleiter ihre Handlung deutlicher an der vorgefundenen Situationen hätten orientieren müssen. Die Forderungen der beiden Gesprächspartner fokussierten lediglich ein Rollensegment der Berufsrolle des Zugbegleiters und forderten eine wesentlich stärker Ausfüllung desselben. Genau dies geschah in einem von Sandra

geschilderten Erlebnis, bei dem ein Zugbegleiter über seinen Zuständigkeitsbereich hinaus, behilflich war. Auf einer Fahrt von Wien nach Mühlhausen erledigte Sandra mit ihrer Freundin die Steuererklärung. Als sie den Zug wechseln mussten, vergaßen sie die gesamten Unterlagen, bemerkten ihr Missgeschick im nächsten Zug recht früh und informierten darauf hin den Zugbegleiter. Zwar reagierte er „erst so [...] sind wir jetzt selber daran Schuld und da haben wir halt Pech gehabt“, kam dann aber „nach ein, zwei Stunden und hat gesagt *Sie sind doch die Damen mit der Steuererklärung? [...] beim nächsten Halt machen wir Übergabe*“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Der Zugbegleiter hat es ermöglicht, dass am Ende der Reise die Steuererklärung wieder im Besitz der beiden Frauen war.

Nicht alle Informationen erhalten die Reisenden vom Zugbegleiter direkt. Neben der Kommunikation von Angesicht zu Angesicht gibt es auch zahlreiche Hinweise wie etwa Abfahrt- und Ankunftszeiten, Verspätungen oder Havarien, die für alle Fahrgäste relevant sind und mittels entsprechender Technik allen Reisenden mitgeteilt werden. Allerdings machen die einzelnen Verkehrsbetriebe recht unterschiedlich Gebrauch von dieser Möglichkeit. Karin beanstandet „die mangelnde Information“, besonders bei „Fahrplanänderungen oder Verspätungen“ und empfindet „eben auch für Leute, die sich nicht auskennen“ die „völlig schlechte Kommunikation an vielen Stellen“ bei den Berliner Verkehrsunternehmen problematisch (Karin, 29 Jahre, Berlin). Daniel fügt zu den Aussagen von Karin hinzu, dass die Durchsagen „meistens nicht mehrsprachig sind“ und damit für ausländische Touristen „völlig unbrauchbar“. Zudem führt er aus, dass, wenn Informationen gegeben werden, diese „unverständlich und unvollständig“ sind (Daniel, 30 Jahre, Berlin). Er bezieht dies nicht nur auf die Berliner Betriebe, sondern auch auf Erfahrungen, die er selbst als Tourist in einer fremden Stadt machte. Nach seiner Auffassung, sollten die Unternehmen in die Verbesserung ihrer Kommunikationssysteme investieren. Die mangelnde Kommunikation thematisiert auch Franka. Es gibt um Berlin eine Strecke, „wo sich permanent [...] Leute vor den Zug werfen“ und „dann plötzlich der Zug [...] einfach anhält“ (Franka, 18 Jahre, Berlin). In einem Fall saß Franka

anderthalb Stunden oder 2 Stunden in dem Zug und es wurde nichts gesagt [...],irgendwann fuhr der Zug dann zurück und es wurde gar nichts gesagt und

dann wurden wir einfach nur [...] auf dem Bahnsteig raus verfrachtet und irgendwann kam dann mal die Nachricht durch, aber da standen wir dann [...]. Dann dauert es noch mal 2 Stunden bis der Schienenersatzverkehr kam.

Franka, 18 Jahre, Berlin

Ein Beispiel für eine gelungene medial vermittelte Kommunikation zwischen Zugbegleiter und den Passagieren schilderte Judith, die eine besondere Situation auf einer Bahnfahrt erlebt. Ein Mann hatte im Zug einen Herzinfarkt erlitten und „der Schaffner hat durchgesagt, die suchen unbedingt einen Arzt“ (Judith, 56 Jahre, Altenburg). Zudem informierte der Zugbegleiter die Fahrgäste via Lautsprecher über den notwendigen Halt, um den Mann ärztlich versorgen zu lassen. Die Verspätung vermerkte das Zugpersonal auf den Fahrkarten der Reisenden, um mögliche Anschlussfahrten problemlos zu gestalten. Nachdem der Zug seine Fahrt wieder aufnehmen konnte, hat sich „der Schaffner [...] noch bedankt, dass wir alle so ruhig waren“ (Judith, 56 Jahre, Altenburg). In den Durchsagen konnte der Zugbegleiter, um Hilfe für die betroffene Person bitten und gleichzeitig die Reisenden über den Grund des unplanmäßigen Halts und der damit einhergehenden Verspätung informieren. Mit seinem Dank drückt er abschließend seine Wertschätzung für das kooperative Verhalten der Reisenden aus. Die gegebenen Informationen halfen den Einzelnen dabei, die Situation richtig einzuschätzen. Obgleich auch Judith ihren Anschlusszug verpasste und zwei Stunden auf den nächsten Zug warten musste, wusste sie um die Vorkommnisse und meinte rückblickend, es „nützt ja nichts, der musste ja gerettet werden“ (Judith, 56 Jahre, Altenburg). Die daraus entstehende Sonderbelastung akzeptierte Judith. Es ist sicherlich richtig, dass es sich bei diesem Beispiel um einen Sonderfall handelt, da ein Leben in Gefahr war. Und dennoch, so die Vermutung, werden Wartesituationen eher akzeptiert, wenn den Reisenden den Grund für den außerplanmäßigen Halt kennen. Sowohl die Fahrer als auch die Begleiter von Verkehrsmitteln erhalten entsprechende Schulungen, um auf derartige Situationen reagieren zu können. Fernando berichtet von spezifischen Textvorlagen, die beispielsweise für außergewöhnliche Zwischenfälle vorformuliert sind. Im Fall eines Suizids „kannst du den Leuten nicht sagen, dass sich jemand vor den Zug geworfen hat. Du musst sagen *aus Gründen außerhalb der Metro*“ (Fernando, 30 Jahre,

Madrid). Diese Kommunikationspraktik soll Unruhe und neugierige Blicke vermeiden und eine schnellstmögliche Rückkehr zum gewohnten Fahrplan garantieren.

Die Interaktion zwischen dem Fahrgast und dem Kontroll- beziehungsweise Zugbegleitpersonal kann sich je nach Thema unterschiedlich gestalten. Die Funktion des Kontrolleurs geht mit einer Sanktionsbefugnis einher. Bei einer Kontrolle hat der Fahrgast die Pflicht, ein gültiges Ticket vorzuweisen. Zu dieser Rolle gehört es auch, die Einhaltung der Beförderungsrichtlinien zu gewährleisten. Als Servicedienstleister wiederum zeichnet sich das Zugbegleitpersonal für die Information und das Wohlergehen der Reisenden verantwortlich und muss gleichermaßen mit hervorgebrachten Beschwerden umgehen. Es zeigte sich, der schmale Grat beiden Ansprüchen an die Berufsrolle gerecht zu werden, besonders dann, wenn Fahrgäste sich an die Person als Servicedienstleister wenden und auf den Verzicht einer gültigen Regel aufgrund besonderer situativer Gegebenheiten bestehen, die jedoch mit der anderen Berufsrolle nicht vereinbar ist. Interaktionsformen zwischen dem Begleitpersonal und dem Passagieren können jedoch auch technisch gestützt erfolgen. Obgleich es bei diesem Kommunikationsweg noch Verbesserungsbedarf gibt, stellt er grundsätzlich eine Form dar, mit der schnell alle Passagiere erreicht werden.

6.4.3 Der Kontakt zu unbekannten Fahrgästen

Neben einander bekannten Personen und dem Kontroll- sowie Begleitpersonal stellen die einander unbekannten Personen eine weitere und zumeist auch die größte Gruppe an Mitreisenden dar. Obgleich einander unbekannte Personen nur selten in Interaktion miteinander treten, geben sie bereits durch ihre Anwesenheit im Raum Informationen über sich selbst preis. Der folgende Abschnitt beschäftigt sich zunächst mit diesem Punkt. Daran schließen sich Ausführungen über Handlungsweisen zwischen einander unbekannten Personen an. Um in bestimmten Situationen ein Arrangement zu treffen, bedienen sich die Individuen non-verbaler und verbaler Kommunikation. Die Bestrebungen gehen jedoch in Richtung

Kontaktmeidung. Hierbei ließen sich unterschiedliche Strategien ausmachen. Einige Anmerkungen zu interaktionsstiftenden Momenten runden das Kapitel über die unterschiedlichen Kontaktvarianten von einander unbekannten Reisenden ab.

Mosaiksteine des Selbst

Die Reisenden gestalten die Dauer der Fahrt mit unterschiedlichen Aktivitäten individuell aus. Dabei verweisen sie durch ihre Handlungen, aber auch über die Kleidung auf einzelne Aspekte ihrer Persönlichkeit beziehungsweise Lebensumstände (Vgl. hierzu auch Goffman 2002: 25, der von persönlicher Fassade spricht). Sicherlich nehmen die anderen Fahrgäste nicht immer alle diese so gegebenen Informationen wahr, zumal es sich nur um eine kurze Momentaufnahme handelt und das Bild folglich unvollständig bleibt. Allerdings besteht auf diese Weise auch wie bereits weiter oben angeführt, die Möglichkeit, etwas über andere Personen und Lebensstile zu lernen. Gleichzeitig sieht sich der Einzelne zuweilen mit kuriosen Situationen konfrontiert, die er sich nicht erklären kann. Wie sich an den Ausführungen von Sandra illustrieren lässt, nehmen die Personen in einem solchen Fall die gegebenen Informationen zu Hilfe und gleichen diese auf der Suche nach einer Erklärung für das erlebte Handeln mit dem persönlichen Wissensvorrat ab. Sandra fiel während einer Zugfahrt in einem ICE ein Mann auf, der den fahrenden Zug filmte. Er hatte die Kamera so eingestellt, dass er „den Schaffner im Visier hat und [...] die Strecke halt, immer diese Gleise, diese paar Meter, die man da sieht im ICE“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Als der Zugführer dies bemerkte, schloss er den Vorhang und der Mann musste seine Filmaufnahmen abbrechen. Wütend berichtete er am Telefon einer Person von dem Vorfall, der sich einige Minuten zuvor ereignet hatte. Die 31jährige konnte sich das Verhalten nicht erklären und empfand es merkwürdig, was sie veranlasste Spekulationen aufzustellen: „Da hab ich mir gedacht, oh Gott, was ist das denn hier. Wollen die jetzt hier irgendwas deponieren oder [...] irgendwas analysieren“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Auch seine Erscheinung gaben keine weiteren Auskünfte. So wirkte er zwar „ein bisschen Hippie“, war aber vom „Gesicht oder vom Körper her schon auch sauber und ordentlich“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Die Filmaufnahmen machten Sandra aufmerksam und bildeten den

Ausgangspunkt über das Handlungsmotiv des Mannes zu spekulieren. Dabei nahm sie sowohl ein geführtes Telefonat als auch das Aussehen der Person zur Hilfe. Da diese Informationen ihr nicht dabei halfen, die Situation zu verstehen, stellte sie lediglich Vermutungen an. Ihre Befürchtung, dass womöglich etwas deponiert werden soll, mag sicherlich auf in der jüngsten Vergangenheit statt gefundene Anschläge auf öffentliche Verkehrsmittel zurückzuführen sein. Obgleich ein terroristischer Hintergrund eher unwahrscheinlich ist, verdeutlicht dieses Beispiel wie Personen Situationen mit Hilfe ihres Wissensvorrates vervollständigen. Ganz gleich, ob sich die Vermutungen letztlich bestätigen lassen oder nicht, ermöglicht ein solches Vorgehen, auf die Frage, was gerade vor sich geht, eine individuelle Antwort zu finden.

Wie noch ausführlich dargestellt wird, geben Personen insbesondere in Gesprächen, gleich welcher Art, einzelne Information über sich selbst preis. Als Beispiel sei hier eine Konversation zwischen zwei älteren Damen in einer Erfurter Straßenbahn genannt. Die beiden Frauen tauschten sich über ihre Arztbesuche, eine sonntägliche Talkshow und persönliche Zu-Bettgehzeiten aus. Zudem reflektieren sie mit Sätzen wie *Ich muss jeden Tag raus* oder *Ich mach noch meine Wege* ihr individuelles Bedürfnis nach und Verwirklichung von Mobilität. Durch all die genannten Handlungen erfährt der Beobachter etwas über die Person oder ihr Leben.

Aus der Rolle Fallen

Das „Aus der Rolle Fallen“ stellt eine weitere Form dar, Informationen über sich zu geben, besser noch ein bestimmtes Bild von sich zu zeichnen. In öffentlichen Verkehrsmitteln ließen sich bei einigen Jugendlichen, insbesondere, wenn sie in einer Gruppe unterwegs waren, Handlungsweisen beobachten, die als eine bewusste Form des „Aus der Rolle Fallens“ zu werten sind. Die unangemessenen Handlungen reichten vom Konsum alkoholischer Getränke über unpassende Äußerungen bis hin zum lauten Musik hören. Gleichmaßen stellt die Jugendphase eine Zeit des Ausprobierens und Austestens von Grenzen dar, was das Handeln nicht rechtfertigt, aber eine mögliche Erklärung darstellt. Allerdings machten etwa infolge

übermäßigen Alkoholkonsums auch Erwachsene mit auffälligem Verhalten auf sich aufmerksam. Barbara schildert einen Fall, in dem ein angetrunkener Mann seine Bewegungen nicht mehr vollständig unter Kontrolle hatte und in einem Madrider Bus andere Personen anstieß. Daraufhin verwies ihn der Busfahrer des Fahrzeugs (Barabara, 11 Jahre, Madrid).

Neben den gerade beschriebenen Formen von Auffälligkeiten treten auch beim unbeabsichtigten „Aus der Rolle Fallen“ allgemeine Verhaltensregeln hinter persönlichen Handlungsweisen zurück, gleichwohl diese als ungewollt einzustufen sind und Mitreisende zumeist weniger beeinträchtigen. Besonders wenn Personen während der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln in Gedanken versunken waren oder einschliefen, zeigten sich bestimmte wiederkehrende Handlungen. Regelmäßig war zu beobachten, dass Personen, die gedanklich verreist waren, in einem öffentlichen Verkehrsmittel saßen und erst im letzten Moment bemerkten, dass sie bereits ihre Wunschhaltestelle erreicht hatten. Nach dem ersten Schrecken eilten sie in der Folge überhastet zur Tür, um den Waggon und damit auch die Situation zu verlassen. Die betroffene Person kann darauf vertrauen, dass die Mitreisenden erkennen, was gerade passiert ist und somit auch das Verhalten richtig einschätzen. Diese Kenntnis ist besonders dann dienlich, wenn ein Ausstieg nicht mehr möglich war. Zur eindeutigen Definition der Situation halfen in diesen Fällen zusätzlich verwendete nicht verbale Gesten, die den Ärger über den verpassten Halt ausdrückten. Eine weitere Form des „Aus der Rollen Fallens“ stellt das Einschlafen im Zug dar. Hierbei handelt es sich um eine sonst fast ausschließlich in privaten Räumen vollzogene Tätigkeit. Nun sind jedoch öffentliche Verkehrsmittel geradezu prädestiniert, um die zur Verfügung stehende Zeit eben auch mit Schlafen zu verbringen. Damit geht zumeist ein Stück Kontrollverlust über den eigenen Körper einher. Juana beobachtet häufig Personen, die einschlafen und dabei seitlich wegkippen, wobei „der Mund aufgeht [...] oder die fangen an zu schnarchen oder [...] zu sabbern“ (Juana, 35 Jahre, Madrid). Einmal saß sie auf dem Weg zur Arbeit in der Metro:

Und da war gegenüber von mir eine Frau gesessen, die war wirklich eingeschlafen [...] und hat da ihre Tasche auf ihrem Schoß. [...] Und dann sind wir an eine Station gekommen, es hat halt [...] diese Türgeräusch, dieses Biep,

Biep, Biep [...] Und da ist die so erschrocken, dass sie mir [...] ihre Tasche auf meinen Schoß geworfen hat.

Juana, 35 Jahre, Madrid

Indem die Fahrgäste ihrem Bedürfnis nach Erholung nachgehen, vollziehen sie eine Handlung, die sonst an einem vor fremden Blicken geschützten Ort stattfindet, im öffentlichen Raum. Der Sitzplatz verwandelt sich temporär in die heimische Couch. Auch auf diese Weise findet Privates im öffentlichen Raum statt. Hinzu kommt, der mögliche Kontrollverlust, der, sofern er stattfand und andere Personen ihn bemerkten, korrektive Maßnahmen erfordert (Vgl. Goffman 1982: 163 sowie 224f.).

Personen geben also bewusst oder unbewusst und auf unterschiedliche Weise bei einer Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln Informationen von sich preis. Wie bereits erwähnt, richtet sich die Aufmerksamkeit von Mitreisenden nun nicht kontinuierlich auf den Anderen, eine Tatsache, die Individuen, darauf vertrauend Teil einer anonymen Menschenansammlung zu sein, private Handlungen, wie Schlafen oder Telefonieren, auch in einem öffentlichen Verkehrsmittel ausführen lässt. Damit sind diese Ausführungen auch ein Beleg dafür, dass private Handlungen immer schon Teil des öffentlichen Lebens waren, gleichwohl sie nachgerade in medialen Möglichkeiten eine Erweiterung gefunden haben (Siehe hierzu auch Kapitel 6.4.5).

Bekannte Unbekannte

Zwar bleibt die überwiegende Zahl der sich in einem öffentlichen Verkehrsmittel befindlichen Personen ohne Kontakt, doch lässt sich insbesondere bei routinierten Fahrern eine bestimmte Form von Bekanntschaft ausmachen. Nutzten die interviewten Personen öffentliche Verkehrsmittel regelmäßig und legten zu einer bestimmten Zeit eine gleichbleibende Strecke zurück, berichteten sie von Begegnungen mit Personen, die sie kannten und doch wieder nicht kannten. Maria aus Berlin sagte, sie kenne die Personen irgendwie und habe sich „schon daran gewöhnt, dass ich immer mit denselben zusammenfahre [...], auch wenn ich die

nicht kenne“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). Die Verbindung ist durch die gemeinsame Nutzung des entsprechenden Verkehrsmittels gegeben. Gleichwohl es einen solchen Rhythmus gibt, die eine Person um die Anwesenheit der anderen weiß, führt dies nicht zwangsläufig zu einem Austausch etwa in Form eines Grußes am Morgen. Lange Zeit nutzte Elena auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit zu einer konkreten Zeit eine bestimmte Straßenbahnlinie. Auch sie stand allmorgendlich mit immer den gleichen Personen an der Straßenbahnhaltstelle und wartete, ohne dass es zum Kontakt mit den anderen Fahrgästen kam:

Ich find das eigentlich eher komisch, dass [...] ich immer an der Haltestelle gestanden habe bei [...] mir zu Hause und jeden Morgen da auch dieselben Leute an der Haltestelle sehe und das eben wirklich überhaupt keine Gespräche aufkamen, ich find das eigentlich eher schade, weil ich dachte: Naja, wir teilen hier so das Leben um zehn vor sieben an der Haltestelle zu stehen und es ist völlig anonym, [...] so typisch, ich wohne in der Stadt und rede mit niemanden: [...] ich hätte es irgendwie nett gefunden, auch [...] einfach ein, es muss ja nichts wirklich Persönliches sein, aber einfach mal, vielleicht sich *Guten Morgen* zu wünschen oder so, aber nein, alles steht ganz anonym da und guckt zur Seite, obwohl man eigentlich schon ganz genau die Gesichter kennt und weiß [...] klar der fährt jetzt mit wieder bis zum Neumarkt und wird da auch umsteigen [...], es wird gar nichts gesprochen.

Elena, 29 Jahre, Erfurt

Ogleich die Personen keine persönlichen Details über den jeweils anderen haben, ist es doch so, dass im Laufe der Zeit ein Wissen über das Fahrtziel des anderen, vielleicht auch über dessen Kleidungs geschmack, die bevorzugte Tageszeitung oder ähnliches besteht. Dieses Wissen macht aus einer unbekannten Person einen bekannten Unbekannten. Die geschilderte Konstellation kann dann auch die gemeinsame Wartesituation am Morgen erschweren. Einerseits müssen sich, wie sonst auch im öffentlichen Raum, die Fahrgäste ein bestimmtes Maß an Aufmerksamkeit schenken, andererseits neigen die Personen dazu, gerade weil sie ein Wissen über die Anderen haben, mit einem deutlichen Abgrenzungsverhalten ihren Respekt auszudrücken. Im obigen Zitat zeigt sich, wie hierbei die besondere Funktion des Blickes zum Tragen kommt. Das zur Seite Schauen signalisiert, man habe kein unangemessenes Interesse an dem Anderen. Tatsächlich ließen sich, so ist

zu vermuten, derartige Situationen durch ein sich gegenseitiges Grüßen, Zunicken oder auch Lächeln entspannen, indem sich die Fahrgäste mit ihrer Handlung sowohl anzeigen, sie nehmen die anderen wahr als auch vermitteln, dass sie sich darüber hinaus der alltäglichen Anwesenheit des Anderen bewusst sind. Allerdings, und hier liegt sicherlich die Unsicherheit und der Grund, was die Individuen von einer solchen Geste Abstand nehmen lässt, müsste es bei einem kurzen Gruß bleiben. Da sowohl ein Nicken oder Lächeln als auch ein Gruß zumeist als Eröffnungsritual für eine sich anschließende Interaktion dient, besteht immer auch die Möglichkeit, dass die Handlung als Einladung für weitere Kommunikation verstanden wird. Das Wegblicken bietet hierbei entsprechenden Schutz.

Die von den Interviewpartnern in öffentlichen Verkehrsmitteln empfundene Anonymität ist folglich nicht zwangsläufig als gesellschaftliche Kälte zu interpretieren, sondern bringt eben auch Vorteile mit sich. Diese Strategie schützt das Individuum vor einer Reizüberflutung und hilft die nur begrenzt zur Verfügung stehende Aufmerksamkeit situationsadäquat zu verteilen, etwa für notwendige, kurzfristige Interaktionen (Vgl. Simmel 1995: 121f.).

Anders gestaltet sich die Situation bei Benjamin. Er verkauft in seinen Stammlinien, der S1 sowie der U2, die Berliner Obdachlosenzeitung *motz*. Aufgrund dieser Tätigkeit ist er gezwungen, den Kontakt zu den Fahrgästen zu suchen. Die regelmäßige Fahrt in der S1 und U2 führte ebenfalls dazu, dass er „die Leute mit der Zeit besser kennen“ lernte (Benjamin, 40 Jahre, Berlin). Mittlerweile hat er nach eigenen Angaben auch Stammkunden, von denen „manche nicken, grüßen“ oder „einen kleinen Obolus oder für den Hund was“ geben (Benjamin, 40 Jahre, Berlin). In der kurzen Zeit, die er im Waggon ist, kommt es mit dem einen oder anderen ihm bekannten Gesicht zu einem „kurzen Small Talk“ (Benjamin, 40 Jahre, Berlin). Die eben beschriebene Form der Begegnung unterscheidet sich von den vorangegangenen Situationen. Wie bereits angemerkt, verlangt Benjamins Ziel, Zeitungen zu verkaufen, die Interaktion mit anderen Fahrgästen. Wenn diese auf ihn reagieren, so tun sie dies in der Gewissheit, dass sie nach einer kurzen Interaktion wieder aus der Situation entlassen sind.

Das über die anderen Personen angeeignete Wissen beeinflusst zuweilen das Handeln der interviewten Personen. Zur Verdeutlichung des angesprochenen Aspektes seien zwei Aussagen von berufsbedingten Pendlern angeführt. Um zu seiner Arbeitsstelle zu gelangen, fährt Ivo regelmäßig von Berlin nach Potsdam. Bei einigen Mitreisenden wusste er nach einiger Zeit, dass sie sich während der Reise oftmals laut unterhielten, etwas, was ihm, wenn er seine Ruhe haben oder lesen wollte, störte:

Es gab halt wirklich auch Leute [...] die ich nachher kannte [...] wo ich halt wirklich weggegangen bin, wenn ich gesehen habe, dass die da sind, weil ich genau wusste, sie sitzen immer [...] im Waggon und die nerven mich und da hab ich mich extra [...] weg gesetzt, sowas gab es halt auch schon.

Ivo, 30 Jahre, Berlin

Seine Kenntnis über das Verhalten der anderen Fahrgäste, führte dazu, dass er sich aktiv einen anderen Platz suchte und so zumindest eine vorhersehbare Störquelle umging. Ernst hingegen fuhr über einige Jahre zweimal in der Woche mit einem Schnellzug von Erfurt nach Berlin. Auch er hatte sich mit der Zeit ein Wissen über bestimmte Eigenschaften seiner Mitfahrer angeeignet:

Was mir auffällt ist, wenn man viel [...] fährt und meistens auch zu denselben Tageszeiten unterwegs ist, dass man immer Leute kennt [...] und sich [...] zu denen gesellt oder die meidet, also wie [...] beim ICE fahren gibt es den Huster halt, also neben dem man sich nicht setzen sollte [...] und man weiß halt ganz genau, [...] sitzt 1 Stunde neben einen und fängt alle drei [...] Minuten an ähäh (Räuspern nachmachend) [...] oder jemand der, sehr positiv aufgefallen ist, [...] ein Polizist, der irgendwie mitfährt und man weiß, der steigt früh aus und der stört einen nicht, da setzt man sich halt irgendwie daneben. [...]

Ernst, 30 Jahre, Berlin

Die Kenntnis der Gepflogenheiten bei Mitreisenden führte auch bei ihm dazu, dass er die Nähe zu einigen Personen vermied. Fahrgäste, die den Erwartungen von Ernst im Hinblick auf ihr Verhalten während der Fahrt entsprachen, wählte er sogar als Sitznachbarn. Das Wissen über andere Fahrgäste wirkt sich auf das Distanzverhalten anderen gegenüber aus. Wie der zuletzt geschilderte Fall verdeutlicht, ist unter

Distanzverhalten nicht ausschließlich ein sich Entfernen vom anderen zu verstehen, sondern beinhaltet auch die Möglichkeit der territorialen Annäherung.

6.4.3.1 Territoriale Arrangements

Ging es in den vorangegangenen Abschnitten um die Wahrnehmung anderer Personen, machen die folgenden Ausführungen konkret zu treffende Arrangements zwischen den Reisenden zum Thema. Unabhängig von der Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel und der damit einhergehenden Reiseroutine kommt es immer wieder zu Situationen, bei denen der Fahrgast „nicht umhin kann mit anderen Leuten irgendwie in Kontakt zu kommen, [...] weil man mit mehreren Leuten da drin ist logischerweise“ (Dirk, 27 Jahre, Erfurt). So gibt es Momente, die Aufmerksamkeit und eine schnelle Übereinkunft der Personen erfordern. Zahlreiche in öffentlichen Verkehrsmitteln zu treffende Arrangements stehen im Bezug zum verfügbaren Territorium und der daran gekoppelten Aushandlung über den jeweiligen Raum, den eine Person für die Dauer der Fahrt beansprucht beziehungsweise beanspruchen kann. Die Größe des während der Reise eingenommenen Territoriums richtet sich nach der Personendichte und damit einhergehend nach dem zur Verfügung stehenden Raum. Dies führt zu unterschiedlichen Distanzen zwischen den Reisenden. Der Abstand zu anderen sichert dem Einzelnen einen persönlichen Raum und bietet damit auch Schutz vor den anderen Reisenden. Zudem hängt die individuelle Verortung im Raum auch von persönlichen Präferenzen ab, die zumeist den situativen Bedingungen untergeordnet werden. Die beanspruchten Territorien, verstanden als symbolische Räume mit symbolischen Grenzen, müssen die Mitreisenden jedoch erkennen und respektieren. Nur so entfalten sie ihre schützende Wirkung und sind dem Einzelnen bei der Erzeugung und Sicherung von Identität dienlich, indem sie einerseits den Auftritt des Individuums ermöglichen, andererseits aber auch den Rückzug vor anderen Anwesenden gestatten. Nach Möglichkeit wählen die Individuen den temporär beanspruchten Raum, bei Goffman auch als Box bezeichnet, entsprechend der Größe ihrer Körperhülle (Vgl. zur Unterteilung der Territorien des Selbst Goffman 1982: 54ff.). Es gibt nur wenige Verkehrsmittel, in

denen jeder Passagier automatisch einen bestimmten Sitzplatz erhält, beispielsweise im Flugzeug oder Langstreckenbus. Das Prinzip der Raumzuteilung findet sich auch im Zugverkehr wieder, allerdings nur bei Schnellzügen. Hier obliegt es dem Reisenden, ob er sich gegen ein Entgelt einen Sitzplatz reserviert. Aufgrund seiner persönlichen Erfahrungen kennt Bernd mittlerweile die Strecken, auf denen eine Platzreservierung sinnvoll ist (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). In Antizipation der Situation nutzt er daher auch den angebotenen Service und sichert sich einen Raum, auf den er dann für die ausgewiesene Strecke Anspruch erheben kann. Allerdings bleibt dieses Wissen nicht nur den Vielfahrern vorenthalten, sondern „das wird ja auch angezeigt [...] am Automaten, dass halt eine [...] Strecke stark frequentiert ist und da eine Reservierung empfohlen wird.“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Ernst hingegen hat aus verschiedenen Gründen wieder davon Abstand genommen, sich vor dem Fahrtantritt einen Sitzplatz zu reservieren. Zum einen gibt er hierfür die nicht vorhersehbaren klimatischen Bedingungen in den einzelnen Waggons an. Er hatte „bestimmt zwei oder dreimal [...] eine Reservierung gebucht, wo dann morgens im Winter die Heizung nicht ging“ und er seinen reservierten Platz nicht in Anspruch nahm (Ernst, 30 Jahre, Berlin). Zum anderen möchte er

aktiv aussuchen [...] neben wem ich sitze und mich da irgendwie nicht hin bestimmen lassen [...] gerade, wenn man immer viel fährt und wenn man so seine Zugbuchungszeiten hat und reserviert gehabt hat, dann ist es meistens so, dass die Leute, die am nächsten Tag fahren, auch zur selben Zeit reserviert haben, das heißt man sitzt, wenn man einen schlechten Platz erwisch hat, sitzt man am Montagmorgen mit dem selben Typen wieder nebeneinander, der dann halt, wo man genauso schon weiß, der hört Klassikmusik und laut und man sagt es ihm zum dritten Mal, dass er das leise machen soll. [...] in der nächsten Woche, wenn man wieder reserviert, sitzt man wieder neben dem.

Ernst, 30 Jahre, Berlin

Nachdem Ernst mehrere Male hintereinander diese Erfahrung gemacht hatte, verzichtet er nunmehr auf eine Platzreservierung.

Formen territorialer Übertritte

Ob mit Reservierung oder ohne, mit dem Einnehmen eines Territoriums, zieht das Individuum wie bereits erwähnt eine symbolische Grenze zu anderen Mitreisenden. Hierbei gibt es gute Gründe, wieso diese Grenze übertreten wird, etwa wenn das Vehikel aufgrund einer hohen Personendichte sehr voll ist und die Grenzen der symbolischen Boxen verschwimmen. Gleichmaßen waren immer auch wieder territoriale Übergriffe festzustellen, die in keinem erkennbaren Zusammenhang mit den situativen Gegebenheiten standen (Vgl. zum Thema territoriale Übergriffe auch Goffman 1982: 81ff.). In diesem Zusammenhang sei beispielsweise an den Lautraum, der im Kapitel 6.4.5 eine Analyse erfährt, oder den olfaktorischen Raum erinnert. Neben Gerüchen nach unterschiedlichen Lebensmitteln, ließen sich insbesondere am Morgen in den Waggons des öffentlichen Nahverkehrs verschiedenste Parfümnoten wahrnehmen. Wesentlich unangenehmer empfanden die Interviewteilnehmer jedoch schlechte Gerüche. Besonders im Sommer, berichtet Julia, „gibt es einige Gerüche im Bus, meine Güte [...] also, ich weiß auch nicht, entweder duschen sich die Leute nicht oder sie ziehen sich schmutzige Kleidung an“ (Julia, 80 Jahre, Madrid). Zudem fiel in öffentlichen Verkehrsmitteln eine weitere Form des Übergriffs wiederholt auf, die gleichmaßen eine Form der unsichtbaren Beschmutzung der Körperhülle darstellt: das Husten und Niesen. Bei den Beobachtungen husteten und niesten Personen, oftmals ohne sich dabei den Mund zu bedecken. Bei einer Beobachtung zeigte sich auch, wie schwierig es ist, derartige Handlungen in einem beengten Raum vorzunehmen, ohne andere dabei zu belästigen. In einer vollbesetzten S-Bahn in Berlin drehte sich eine Frau von den Personen, die mit ihr auf einer Vierersitzgruppe saßen, weg, um zu niesen. Dies hatte jedoch zur Folge, dass sie sich einer anderen Frau, die auf der parallel angebrachten Vierersitzgruppe Platz genommen hatte, eher zuwandte, die dann die Handlung mit einem angewiderten und ernsten Blick quittierte. Die eben beschriebene Reaktion war die auf diese Handlung am häufigsten wahrgenommene. Weitere Sanktionen ließen sich nicht ausmachen. Es scheint, dass bei den angesprochenen territorialen Übergriffen schwierig ist, sanktionierend auf diese zu reagieren, selbst dann, wenn wie im Fall olfaktorischer Belästigungen fixierte Regeln vorliegen (Vgl. hierzu beispielsweise VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2011: Teil A §3

(5). Mit gleich mehreren territorialen Übertritten sah sich Ivo auf einer S-Bahnfahrt konfrontiert, wo er „da es halt so voll war [...] keine andere Möglichkeit“ hatte als sich neben einen Mann zu setzen, der dann während der Fahrt einschlief (Ivo, 31 Jahre, Berlin). Dieser bewegte sich im Schlaf immer wieder, war darüber hinaus „ein wenig ungeduscht“ und hörte Musik. Dieses Erlebnis stellt für ihn „halt eben so eine Situation“ dar, wo er dann „ein bisschen genervt“ ist und die er normalerweise vermeiden würde (Ivo, 31 Jahre, Berlin).

Ebenso wie Ivo vermieden auch die anderen interviewten Personen oder beobachteten Reisenden die direkte Konfrontation, sahen sie sich den beschriebenen territorialen Übergriffen ausgesetzt. Zuweilen hielten sie die Situation in dem Wissen sie „geht dann eben auch schnell vorbei“ aus, manchmal entfernten sie sich aber auch und suchten einen neuen Platz zum Verweilen (Ivo, 31 Jahre, Berlin). Genau aus diesem Grund ist für Fabian das Reisen mit dem Flugzeug „der Extremfall“, denn

im Zug oder im Bus, wenn da einer neben mir sitzt, der eine Fahne hat, der stinkt [...], dann stehe ich auf und im Flugzeug ist es so ziemlich die Hölle, weil man die Chance [...] nicht so richtig hat

Fabian, 47 Jahre, Berlin

Demgegenüber ist das Territorium bei Verkehrsmitteln, bei denen keine Reservierung im Vorfeld möglich oder nicht sinnvoll ist, individuell auszuhandeln. Dies betrifft vor allem den öffentlichen Nahverkehr.

Die Wahl des Sitzplatzes im Kontext von Nähe und Distanz

Hierbei zeichnete sich kein einheitliches Bild von Handlungsweisen ab. So gab es immer wieder Personen, die recht rücksichtslos ihren Platz verteidigten beziehungsweise eine frei werdende Sitzgelegenheit für sich in Anspruch nahmen und es im Zuge dessen zu einem, wie Ernst es nannte, „Kampf um Sitzplätze“ kam (Ernst, 30 Jahre, Berlin). Demgegenüber stehen die leisen über non-verbale Kommunikationsformen ausgetragenen Arrangements zwischen Mitreisenden, die

auch immer wieder zu beobachten waren. Grundsätzlich erfolgt die Wahl des Platzes in Abwägung der individuellen Bedürfnisse und der gegenwärtigen Situation. So sucht Ludwig nach Möglichkeit einen Sitzplatz mit etwas mehr Beinfreiheit aus, um bequemer sitzen zu können (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Juana hingegen wählt ihren Platz so, „dass ich mich seitlich anlehnen kann, [...] damit ich einschlafen kann“ (Juana, 35 Jahre, Madrid). Die geplanten Handlungen auf der Reise wirken sich somit ebenfalls auf die Wahl des Sitzplatzes aus. Zuweilen finden sich auch mehrere Kriterien. In Abhängigkeit von seinen geplanten Handlungen, seiner Reisedauer und der damit verbundenen Interaktionsnotwendigkeit mit anderen Reisenden trifft Kevin seine Platzwahl. Im Interview erklärte er hierzu:

Also, ich habe unterschiedliche Kriterien. Im Bus, wenn die Reise länger ist, dann setze ich mich ans Fenster, [...] um die Landschaft zu sehen und ungestört zu sein. Ist die Reise aber nicht so lang, dann setze ich mich auf einen Platz im Gang, um die anderen Personen nicht stören zu müssen, wenn ich ein- und aussteige. [...] Dann im Zug ist das so ähnlich. Da die Reisen im Zug meistens länger sind, versuche ich normalerweise am Fenster zu sitzen [...] Aber wenn ich jetzt vielleicht viel Gepäck habe [...] und weiß, dass ich auch mal aufstehen will, um ein paar Dinge aus dem Gepäck auf der Ablage zu holen, dann setze ich mich wieder auf einen Platz der zum Gang zeigt, um weniger zu stören. Es hängt also von den Umständen ab.

Kevin, 26 Jahre, Madrid

Das Handeln von Kevin orientiert sich an anderen Mitreisenden, er nimmt Rücksicht. Gleichmaßen lässt sich in der Antizipation möglicher Situationsverläufe auch der Wunsch nach Kontaktmeidung mit anderen Fahrgästen erkennen. Die eigene Positionierung zu anderen Reisenden beeinflusst auch die Wahl des Sitzplatzes bei Julia. Sie erzählt im Bus, dem von ihr am häufigsten genutzten Verkehrsmittel, einen Lieblingsplatz zu haben. Er befindet sich im hinteren Teil des Fahrzeugs, ist über eine kleine Stufe zu betreten und liegt daher etwas höher. Die Rentnerin sieht genau darin einen Vorzug, denn „wenn dann immer mehr Menschen in den Bus einsteigen, dann ist das sonst immer so ein wenig beklemmend“ (Julia, 80 Jahre, Madrid). Die Antizipation möglicher Mitreisender zeigt sich auch bei Tamara aus Erfurt. Die Schülerin setzt sich „in der Regel auf so einem Einzelplatz“ beziehungsweise sucht sie sich einen Standort, wo sie sich „in eine Ecke zurückziehen kann“ (Tamara, 15

Jahre, Erfurt). Speziell bei Fahrten in der Metro verfolgt Kevin eine weitere Strategie. Sofern möglich wählt er immer ein Ende der Bank als Sitzplatz aus. Zwar lässt sich somit nicht verhindern, „dass an einer Seite von dir jemand sitzt“, zumindest gibt es aber „noch eine Seite, wo ich etwas freier bin und niemanden habe“ (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Als Begründung seiner Platzwahl gibt er an: „Nun, ich mag es einfach nicht, eingeengt zwischen zwei Personen zu sein“ (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Die Angaben von Kevin fügen sich in das Bild der Beobachtungen. Ähnlich wie dies Hirschauer (1999) für die Fahrstuhlfahrt beschreibt, positionierten sich die Personen bei leerem Waggon und freier Platzwahl zunächst an den Enden der horizontal zum Waggon angebrachten Sitzbänke. Erst als diese Plätze belegt waren, begannen die Reisenden auch den mittleren Bereich der Bänke zu füllen. Für die zuletzt einsteigenden geht es weniger um die Regel der Distanzmaximierung als darum, die entsprechende Äquidistanz zu den bereits Anwesenden zu finden (Vgl. hierzu auch Hirschauer 1999: 230). Da sich mit zunehmender Personendichte die symbolischen Territorien und damit auch die Distanz zu Mitreisenden immer weiter verkleinern, saßen zu den Hauptverkehrszeiten die Personen zuweilen so dicht beieinander, dass sie sich berührten. Hierbei handelt es sich um gegenseitige territoriale Übertritte, die auf situative und räumliche Strukturen zurückzuführen sind und daher zumeist stillschweigend toleriert werden. Zudem nimmt jedes Individuum Berührungen durch Fremde individuell verschieden wahr (Vgl. hierzu auch Hall 1976: 72). Eine Tatsache, die sicherlich auch, aber nicht ausschließlich kulturell geprägt ist⁴⁴. Wenn es durch die hohe Personendichte nicht möglich ist, der Nähe von anderen auszuweichen, können sich die Reisenden zu unterschiedlichen Rücksichtbekundungen veranlasst sehen (Vgl. Goffman 1982: 187, der beispielsweise beschreibt wie Männer in einer dicht gedrängten U-Bahn, beide Hände nach oben nehmen, um nicht in Verdacht zu geraten, sie könnten Frauen unsittlich berühren). Darüber hinaus versuchten Reisende, indem sie Blickkontakte

⁴⁴ Eine Illustration des kulturell unterschiedlichen Umgangs mit Distanzen liefert der Bildband „Tokyo Compression“, der Aufnahmen der Rush Hour in der U-Bahn von Tokio zeigt (Vgl. Wolf 2010).

vermieden, eine Distanz zu den anderen Anwesenden herzustellen (Vgl. auch Giddens 1999: 85f.).

Die individuelle Einschätzung derartiger Erfahrungen kann eine Suche nach Handlungsalternativen einleiten. In diesem Zusammenhang merkte Daniel an:

ich mag öffentliche Verkehrsmittel nicht, wenn sie extrem überfüllt sind, also, wenn ich keinen Sitzplatz habe, dann finde ich das alles ziemlich anstrengend, weil ich dann auch diesen [...] Raum für mich persönlich nicht wirklich habe. Und dann fahr ich, ehrlich gesagt, auch lieber Auto.

Daniel, 30 Jahre, Berlin

Obgleich er selbst zu bedenken gibt, die Wahl des Autos sei „nicht unbedingt der grünste Aspekt“ (Daniel, 30 Jahre, Berlin), entscheidet er sich aus dem genannten Grund zuweilen für den eigenen PKW und bewegt sich somit geschützt durch die Hülle des Vehikels, zu dem andere unbekannte Personen normalerweise keinen Zutritt haben, durch den öffentlichen Raum (Vgl. hierzu auch Heine / Mautz / Rosenbaum 2001: 118f.).

Auch bei Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln dauert die Situation, in denen die Personen dicht gedrängt beieinander stehen, nur eine begrenzte Zeit an. Interessant ist hierbei der Moment, in dem sich der Waggon allmählich leert, somit wieder mehr Platz vorhanden ist und die Möglichkeit besteht, den Abstand zu anderen wieder zu vergrößern. Hierbei ließ sich ein allmähliches Zurückkehren zu größeren Abständen registrieren (Vgl. hierzu auch Hirschauer 1999: 231, der zu ähnlichen Erkenntnissen für das Verhalten bei einer Fahrstuhlfahrt kommt). Das Herstellen einer Distanz bei zwei nebeneinander stehenden Personen ist, wenn es nicht übereilt passiert, gut realisierbar. Wesentlich problematischer erscheint die Situation, bei zwei nebeneinandersitzenden Personen in einem Verkehrsmittel zu sein. Obgleich sich Ivo hin und wieder lieber umsetzen würde, wenn durch aussteigende Personen weitere Sitzplätze frei werden, die ihn eine komfortablere Weiterreise in Aussicht stellen, macht er es nicht. Und zwar, weil er sich „nicht die Blöße geben will“ und es „vielleicht als unhöflich empfunden werden kann“, besonders da der Grund des

Umsetzens, so Ivo weiter, nicht immer nachvollziehbar ist und womöglich von dem Sitznachbarn falsch verstanden würde (Ivo, 31 Jahre, Berlin). Letztlich geht mit der Distanzmaximierung lediglich der Wunsch einher, das Territorium wieder zu vergrößern – eine Handlung, die auch für den anderen Fahrgast Vorteile hätte. Aber in der Tat scheint es so, als könne „man sich nicht einfach von jemanden entfernen, ohne ihm zu nahe zu treten“ (Hirschauer 1999: 231).

Die Verteidigung und Freigabe von Territorien

Eine Tendenz, die sich bei ausreichender Kapazität, auf spezifische Weise zeigt, ist die eben genannte Vergrößerung des Territoriums. Bei zwei nebeneinander liegenden Sitzen, erweiterten die Reisenden ihr Territorium, indem sie durch das Positionieren einer Tasche oder anderer persönlicher Utensilien den Nachbarsitz ebenfalls belegten (Vgl. hierzu auch Goffman 1982: 62). Einmal eingenommen versuchten die Personen das Territorium so lange wie möglich zu sichern. Hierzu wendet Bernd folgende Taktik an, wenn weitere Reisende das Fahrzeug betreten:

ich tu bedächtig dann in meinen Computer gucken und hoffe, dass erst mal alle vorbeiziehen. [...] Und dann räum ich gern, bereitwillig, wenn ich da gefragt werde [...] Und wenn ich merke, dass es jetzt hier untragbar [wird], dann räum ich das schon, aber ich reize das auch ein Stückchen aus, ich bin nicht der Erste, der seine Tasche wegtut.

Bernd, 30 Jahre, Erfurt

Der Computer dient Bernd als zusätzliches Medium der Abgrenzung. Indem er konzentriert auf seinen Rechner blickt, signalisiert er seiner Umgebung, momentan nicht ansprechbar zu sein und macht es für einsteigende Personen fast unmöglich mit ihm Blickkontakt aufzunehmen (Vgl. Goffman 1982: 62). Indem diese Gelegenheit der Kontaktaufnahme nicht gegeben ist, erhöht sich die Hemmschwelle, Bernd direkt ansprechend, um ihn zu bitten, den Platz freizugeben.

Eine bestimmte Zeit wird das individuelle Bedürfnis nach Raum über die auch Bernd durchaus bekannten Formen der Höflichkeit gestellt. Wenn die Umstände der Situation letztlich sein Handeln nicht mehr tragbar machen, gibt auch Bernd sein beanspruchtes Reservat für andere frei. Sandra stellt ihre Tasche im Zug ebenfalls gern auf den freien Platz neben sich. Sie findet, „wenn genug Plätze frei sind, muss ich keinen neben mir haben“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Gleichzeitig räumt sie ein, „wenn dann viele Leute reinkommen, dann nehm ich die auch weg“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Bernd und Sandra sichern sich auf diese Weise einen größeren Raum und damit mehr Abstand zu anderen. Wie lange der Anspruch auf das eingenommene Territorium aufrecht erhalten wird, ist von der Situation und dem Individuum abhängig. Während Sandra ihre Tasche ohne Aufforderung wegnimmt, sobald mehrere Personen, ihr Abteil betreten, wendet Bernd seinen Blick bewusst ab und reizt die Situation aus. Zwar zögern beide die Situation unterschiedlich lange hinaus, sehen aber auch, wenn sie mit ihrem Verhalten die Reisequalität anderer einschränken würden, das heißt sie kennen bestimmte Regeln der Höflichkeit mit Blick auf ein angemessenes Territorium an.

Obleich der überwiegende Teil der Fahrgäste, außer bei vorliegender Reservierung, gleichermaßen Anspruch auf einen Sitzplatz hat, gibt es doch bezüglich bestimmter Personengruppe eine besondere Reihenpositionierung (Vgl. Goffman 1982:63). Ältere, Schwangere oder Eltern mit ihren Kleinkindern sowie Menschen mit Behinderung haben ein Vorrecht auf einen Sitzplatz. In den meisten Verkehrsmitteln stehen für sie ausgewiesene Sitzmöglichkeiten zur Verfügung. Situationen, in denen das Verkehrsmittel hoch frequentiert ist und Plätze entsprechend knapp sind, verlangen von anderen Reisenden, dass sie einerseits zu einer entsprechenden Einschätzung der Situation gelangen und andererseits die Höflichkeitsregel respektierend, ihr eigenes Territorium für eine unbekannte Person aufgeben. Insgesamt, so schildert Julia, „kümmert es die Leute jedoch wenig“ (Julia, 80 Jahre, Madrid). Obgleich „sie sehen, dass man älter ist, bleibt jeder auf seinem Platz sitzen“ (Julia, 80 Jahre, Madrid). In einem konkreten Fall bot ihr und ihrer Freundin ein junges Paar einmal einen Sitzplatz an. Eben weil es nicht so oft vorkommt, berichtete sie ausführlicher von dieser Situation. Ihre Beschreibungen verweisen zugleich auf den fast schon spielerischen Charakter dieses Aushandlungsprozesses. Den Anfang

macht die Person, die ihren Sitzplatz anbietet, indem sie zumeist aufsteht und die Person, der sie ihn anbietet, direkt anspricht. Oftmals nimmt die Person, an die sich diese Geste der Aufmerksamkeit richtet, das Angebot nicht sofort an, sodass derjenige, der sein Territorium aufgibt, es nochmals bekräftigt, bevor es zu dem angebotenen Platzwechsel kommt. Das eben geschilderte Arrangement thematisiert auch Barbara:

Wenn ich beispielsweise eine ältere Dame oder eine Schwangere oder jemand Älteren sehe, dann stehe ich für gewöhnlich auf, damit sie sich setzen können. [...] Ich stehe auf und sage *Möchtest du dich setzen?* und sie sagen zumeist nein, sodass ich dann sage *Aber doch, so setz dich doch, das ist schon in Ordnung.* [...] und schlussendlich setzen sie sich dann auch hin.

Barbara, 11 Jahre, Madrid

Das Anbieten des Territoriums stellt eine Form von interaktionsstiftenden Momenten dar.

6.4.3.2 Strategien zur Kontaktmeidung

Wesentlich öfter zeigte sich jedoch die grundsätzliche Bestrebung, einen intensiveren Kontakt zu anderen Fahrgästen zu umgehen und sofern möglich durch die Einnahme eines Territoriums ein schützende Distanz zu den anderen Personen herzustellen. So gab auch Tamara an, sie sei „froh, wenn ich in Ruhe gelassen werde“, nicht ohne hinzuzufügen, dass es „manchmal [...] auch nette Leute um einen rum“ gibt (Tamara, 15 Jahre, Erfurt). Grundsätzlich, so ihre persönliche Einschätzung über ihren Kontakt zu Mitreisenden, ist dieser sehr selten, weil „ich leg es ja jetzt, sag ich mal, auch nicht so drauf an, also ich [...] fördere das ja nicht“ (Tamara, 15 Jahre, Erfurt). Sie erkennt dieses Verhalten jedoch auch bei ihren Mitreisenden und empfindet dann oftmals:

so eine Abgeschottetheit, also, dass man [...] nicht so richtig auf den anderen achtet und das aber auch jeder so ein bisschen in Ruhe gelassen werden möchte,

das es halt auch wirklich so von jedem so ein bisschen gewollt ist.

Tamara, 15 Jahre, Erfurt

Einerseits entdeckt Tamara auch bei sich selbst, den Wunsch, Interaktionen zu vermeiden, andererseits bereitet es ihr Unbehagen, wenn sie in der Bahn beobachtet wie Menschen ihre Umwelt scheinbar völlig ausblenden. Sicherlich ist die Grenze zwischen Kontaktmeidung und dem Ignorieren Anderer fließend. Die Abgrenzung, in diesem Fall gegenüber Mitreisenden, bringt aber auch Vorteile. Die stillschweigend getroffene Übereinkunft nicht notwendige Kontaktmöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln unter Berücksichtigung grundlegender Höflichkeitsformen ungenutzt zu lassen, senkt das Konfliktpotenzial und schützt damit den Einzelnen. Die Frage wie viel Kommunikation das Individuum in einer bestimmten Situation zulässt, stellt sich jedoch immer wieder neu und ist nicht pauschal zu beantworten. Die Distanz zu anderen ist grundsätzlich nicht als offen demonstrierte Ablehnung, sondern vielmehr als eine Form „höflicher Gleichgültigkeit“ (Goffman 1971: 85) zu werten. Mitreisenden wird soweit erforderlich Beachtung geschenkt, ohne jedoch grundlos weitere Bestrebungen in Richtung Kontaktabahnung stattfinden zu lassen. Zudem ist es bei einer Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln „normalerweise [...] ja nun nicht so, dass man nun alle Sender auf [...] andere ausgestreckt hat, sondern einfach nur ist“ merkt Tom im Interview an (Tom, 56 Jahre, Erfurt). Das heißt, andere Personen werden nur soweit es notwendig ist wahrgenommen. Insbesondere die Beobachtungen verdeutlichten, dass Arrangements zumeist mit dem geringsten Aufwand getroffen werden. Als Beispiel sei hier eine Beobachtung wiedergegeben, in der eine Person am Fenster einer Vierer Sitzgruppe saß. Sie signalisierte ihren Wunsch, aussteigen zu wollen, indem sie sich einfach von ihrem Platz erhob. Die anderen Personen interpretierten die Handlung und reagierten darauf, in dem sie etwas zur Seite rutschten und der Person Platz machten. Die Person passierte und würdigte das entgegenkommende Verhalten mit einem Lächeln. Diese Form des Anzeigens war eine des Öfteren auszumachende Praktik. Erst wenn die non-verbalen Signale nicht richtig gedeutet oder wahrgenommen wurden, baten Reisende verbal

um Durchlass. Der sparsame Einsatz non-verbalen wie verbalen Signale ist als eine Form der Kontaktmeidung zu werten.

In diesem Zusammenhang sei noch einmal die besondere Funktion des Blickes erwähnt. Fahrgäste können sich so ein Bild von der Situation machen, in der sie sich gerade befinden. Insbesondere die Beobachtungsdaten lassen ein gegenseitiges Mustern erkennen, zeigen gleichzeitig aber auch, die Bemühungen der Personen, direkte Blickkontakte zu umgehen. War es aufgrund einer hohen Personendichte einmal nicht möglich, den Blicken anderer gänzlich auszuweichen, so dauerten diese nur kurz. Auf diese Weise bekunden sich die Fahrgäste gegenseitig, kein unangemessenes Interesse am Anderen zu haben (Goffman 1971: 85)⁴⁵. Wie der Blick als Mittel zur Kontaktabstimmung zum Einsatz kommt, zeigen die Ausführungen von Sandra, die gleichzeitig ein Beleg dafür sind, dass auch ein Bewusstsein über dessen Wirkung existiert. Die Erfurterin reist regelmäßig mit einem Regionalzug. Während dieser Fahrten, so führt sie aus, könnte sie durchaus in Kontakt mit anderen Reisenden kommen. Zwar spricht sie selbst niemanden an, erkennt aber durchaus, wenn ein Reisender das Gespräch mit ihr sucht. Abhängig von ihrer persönlichen Verfassung und dem Eindruck, den die Personen bei ihr erwecken, entscheidet sie bewusst, ob sie sich jetzt ansprechen lässt oder nicht (Vgl. Goffman 1982: 69, der das beschriebene Phänomen als Gesprächsreservat bezeichnet). Je nachdem „guck ich die halt entweder so an, so ungefähr *Du darfst ruhig was sagen* oder ich guck halt weg [...], so auf die Art“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Insgesamt sind öffentliche Verkehrsmittel kommunikationshemmend, da die Personen in ihnen eine bestimmte Zeit verweilen (Vgl. Hirschauer 1999: 235). Folglich unterstützt die Situation das Individuum nicht dabei, wenn es sich aus einer begonnen Interaktion lösen möchte. Genau dieses Argument führte auch Ivo an, wenn er über das Miteinander der Reisenden sprach:

⁴⁵ Hierbei zeigt sich ein ambivalentes Moment bei der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln: Einerseits führen sie Menschen zusammen und schaffen damit die Voraussetzung, um mit Anderen in Kontakt zu kommen. Andererseits verhindern, die gültigen Interaktionsregeln für das Verhalten im öffentlichen Raum, dass die Personen über zu treffende Arrangements hinaus, kommunizieren. In diesem Sinne kann die bereits erwähnte

aber so, dass sich da großartig unterhalten wird, ist eigentlich eher nicht. [...] dafür sind die Fahrten wahrscheinlich auch zu lang einfach [...] wenn ich halt einen Platznachbarn habe und man hat vielleicht keine Lust mehr sich mit dem zu unterhalten, muss aber jetzt noch 1 h mit dem zusammen fahren, das ist [...] wahrscheinlich eher hinderlich. [...] meistens sind alle für sich da in der Bahn.

Ivo, 31 Jahre, Berlin

Um sich selbst vor diesen Situationen zu schützen, meidet der Einzelne es zumeist, sich auf ein Gespräch mit anderen Reisenden einzulassen.

Eine weitere und durchaus wichtige Form der Kontaktmeidung stellt das Ignorieren der bereits angedeuteten Formen territorialer Übertritte dar. Bedingt durch die Tatsache, dass in einem öffentlichen Verkehrsmittel Personen auf relativ dichtem Raum eine bestimmte Zeit miteinander verbringen und dabei unterschiedlichen Tätigkeiten nachgehen, bleiben Störungen nicht aus. Obgleich Juana sich durch rücksichtsloses Verhalten von anderen Mitreisenden zuweilen belästigt fühlt und dies entsprechende Reaktionen bei ihr hervorruft, versucht sie grundsätzlich jedoch Konfrontationen zu vermeiden. Dazu gehört eben auch, nicht auf jede Störung zu reagieren. Sie sieht es besonders in großen Städten wie Madrid nicht als praktikabel an, sich über Ärgernisse wie zu laute Musik zu beschweren, da die Reaktionen ihrer Meinung nach nicht planbar sind:

Also in Madrid [...] auf gar keinen Fall, was sagen, unmöglich, weil du weißt nie, wie die Leute drauf sind. [...] oder ob sie dir [...] eine Ohrfeige geben oder sonst was. [...] Am besten immer sich dumm stellen, rum drehen und machen als wär nix.

Juana, 35 Jahre, Madrid

Die Aussage ist gut geeignet, um nochmals das ambivalente Moment alltäglicher Handlungen zu beleuchten. Das von Juana beschriebene So-tun-als-sei-nichts-gewesen ist eine mögliche Reaktion auf das Verhalten anderer Personen, die gebotenes Konfliktpotenzial nicht ausschöpft und in der Folge sowohl die Reisesituation als auch die beteiligten Individuen vor einem Aushandlungsprozess

mit unklarem Ausgang schützt. Kritische Stimmen könnten in diesem Handeln eine Gefahr für die Ordnung sehen, da auf diese Weise das unangepasste Verhalten aus Angst vor Übergriffen akzeptiert wird. Diesbezüglich bedarf es einer genauen Analyse des Einzelfalls hinsichtlich der Schwere der Regelverletzung auf der einen Seite und der Motive, die gegen eine Sanktionierung des Erlebten sprechen auf der anderen Seite. Was sich jedoch grundsätzlich zeigt ist, dass die eingesetzten Meidungsstrategien nicht zwangsläufig negativ für die gesellschaftliche Ordnung sein müssen und das beschriebene Situationsmanagement bei einer tolerierbaren Störung⁴⁶ durchaus dienlich sein kann.

Wie problematisch eine solche Situation werden kann, zeigt sich bei den Ausführungen von Sandra. Sie war mit dem Zug unterwegs als sie Zeugin des folgenden Zwischenfalls wurde:

Es war irgendeine längere Zugfahrt. [...] Jedenfalls war da eine [...] behinderte Zugfahrerin, die halt halt laut Musik gehört. [...] Die war halt einfach geistig zurückgeblieben, die war aber auch schon um die 50 rum und hat sich aber ganz jung gefühlt, sah auch so aus [...] Und die hat halt laut Musik gehört [...] es war aber auch zur Hauptgeschäftszeit, es waren viele Businessleute in dem Zug. [...] Jedenfalls hat sich da ein so ein, ich sag mal, ein Banker oder so [...] halt im Anzug und Karrieretyp und der hat sich übelst aufgeregt. Der war auch halt ganz genervt [...] von ihr und der Lautstärke und allem und die hat halt solche spanischen Rhythmen gehört [...] und sich da total gefreut und da hat der, ist der richtig ausgerastet und hat ihr das [...] weggenommen. Und da war es mir auch ganz schlecht und da hab ich gedacht, sollst dich da jetzt einmischen oder nicht, [...] das ganze Abteil ist voll und am liebsten hätte ich mich auch eingemischt. [...] Aber dann hat in dem Moment wo ich dann fast den Entschluss gefasst hab, weil die Frau hat dann halt auch [...] rumgeschnauzt und [...] auch fast geheult und da hat sich dann jemand eingemischt und hat gesagt *Das können Sie jetzt aber auch nicht machen, das ist der Frau ihr Eigentum*. [...] Und dann hat jemand [...] mit der Frau, mit der behinderten Frau ganz lieb gesprochen, so wie ich es auch gemacht hätte, also ich hätte auch nicht, wäre nicht den [...] Mann angegangen, sondern hätte mich einfach zu der Frau gesetzt und hätte halt ihr erklärt, dass das andere Leute stört und eben einfach so.

Sandra, 31 Jahre, Erfurt

⁴⁶ Weder bei den Beobachtungen noch bei den interviewten Personen zeigten sich Fälle von tätlichen Übergriffen, die einen Straftatbestand darstellen und für die es wiederum entsprechende Apparate gibt. An dieser Stelle geht es um ein entsprechendes Aufmerksamkeitsmanagements anderen gegenüber, dass, wenn es fehlt, zu Konflikten führen kann.

Der Mann hatte prinzipiell zwei Handlungsmöglichkeiten. Er hätte sich über die laute Musik ärgern, sie dann aber doch für die Dauer seiner Fahrzeit tolerieren können, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Störung von einer offensichtlich behinderten Frau ausging. Er konfrontierte die Frau jedoch mit ihrem Fehlverhalten und provozierte somit einen Konflikt. Wobei in diesem konkreten Fall anzufügen ist, dass auch der Mann durch sein Verhalten was an Selbstjustiz erinnert, nicht entsprechend der Interaktionsordnung handelte. Letztlich waren weitere Personen zur Entlastung der Situation notwendig. Beim Erzählen dieses Erlebnisses zeigt sich deutlich wie sich Sandra sowohl in die Frau als auch in den verärgerten Mann hinein versetzt, also die Rolle des jeweils anderen übernimmt. So zeigt sie auch Verständnis für den Mann, hat sie doch selbst die laute Musik als störend empfunden. Sie erklärte sich den territorialen Übertritt mit der geistigen Behinderung der Frau. Von dem Mann hätte sie die Erkenntnis, dass die Frau nicht bewusst und in böser Absicht handelt, ebenfalls erwartet. Und so findet sie, in einer solchen Situation „kann man ruhig mal tolerant sein“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt).

Die Darstellung verweist zudem auf den inneren Aushandlungsprozess der Interviewten. Zwar verspürte Sandra den Wunsch, zur Schlichtung beziehungsweise Beruhigung beizutragen, ging diesem dann in der letzten Konsequenz nicht nach. Indem sie die Situation lediglich wahrnahm, aber nicht aktiv eingriff, handelte sie wie die Mehrheit der Fahrgäste. In diesem Fall zeigt sich auch die negative Seite des Meidens. Indem fast alle Anwesenden einer Auseinandersetzung mit dem bereits wütenden Mann aus dem Weg gingen, duldeten sie gleichermaßen einen Übergriff auf eine schwächere Person. Insbesondere wenn viele Menschen anwesend sind, scheint die Bereitschaft, vermittelnd auf die Situation einzuwirken, zu sinken. Die von Sandra wahrgenommene Passivität der Mitreisenden ist damit zu erklären, dass sie die Verantwortung an andere Fahrgäste abgeben (Vgl. hierzu auch die Untersuchungen der Sozialpsychologie, die in diesem Zusammenhang von Verantwortungsdiffusion spricht, eine Zusammenfassung findet sich bei Bierhoff 2001). Interessant ist hierbei der Aspekt, dass sich Sandra allein durch ihr empfundenen Bedürfnis einzuschreiten, scheinbar im Vergleich zu den anderen Fahrgästen als aktiver einschätzen würde. Die Reaktionen der an der Situation

beteiligten Personen umreißt sie mit „da hat sich keiner gerührt“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Unklar bleiben jedoch die individuellen Gedanken der Mitreisenden, vielleicht waren sie wirklich unbeteiligt und auf private Aktivitäten konzentriert oder aber sie machten sich ähnliche Gedanken wie Sandra, ohne jedoch handelnd einzuwirken.

Bei alltäglichen Begegnungen in öffentlichen Verkehrsmitteln tragen unterschiedliche Strategien der Kontaktmeidung wesentlich zu einem störungsfreien Ablauf bei. Die dargestellten Formen von Meidung sind nicht mit dem Ignorieren von auffälligen Verhaltensweisen gleichzusetzen, vielmehr stellen sie eine Form höflicher Gleichgültigkeit und im Gegensatz zur Zuwendung eine weitere Möglichkeit, auf den öffentlichen Raum zu reagieren, dar (Vgl. hierzu auch Goffman 1971: 85 sowie Simmel 1995: 122f.). Meidungsstrategien können auch bei der bewussten Entscheidung, sich in eine bestimmte Situation zu begeben, bei deren Management behilflich sein (Vgl. hierzu auch Mehrabian 1987: 11). Gleichmaßen scheinen die Reisenden jedoch auch ein Gefühl für jene Situationen zu haben, in denen eine Konfrontation notwendig erscheint, um nicht durch die Toleranz unangepassten Verhaltens passiv die Gültigkeit vorherrschender Regeln für die Zusammenkunft zu gefährden. Ob die entsprechenden Handlungsschritte, die sich konsequenterweise aus der Situationseinschätzung ergeben, auch vorgenommen werden, hängt jedoch von weiteren Faktoren ab.

6.4.3.3 Der Reglungsbedarf bei wiederkehrenden Arrangements

Der stattfindende Aushandlungsprozess bei wiederkehrenden Arrangements soll anhand des Aspekts Ein- und Aussteigen exemplarisch dargestellt werden. Auch eine alltägliche und scheinbar bei jeder Fahrt selbstverständlich vorgenommene Handlung passiert nicht einfach so. Das Ein- und Aussteigen ist unabdingbar mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verknüpft und erfordert eine schnelle Verständigung. Bei wiederkehrenden Handlungen bilden sich zumeist Routinen heraus, die das Individuum entlasten. Obgleich der in seiner Grundstruktur verlaufende Prozess des Ein- und Aussteigens auch Personen, die öffentliche Verkehrsmittel nur sporadisch

nutzen, bekannt ist, verläuft er nicht immer gleich und konfliktfrei ab. Sowohl bei den Beobachtungen als auch in den Interviews zeigte sich insbesondere ein Grundkonflikt, den Ilka wie folgt umreißt:

Da ist eine Regel, die ist mir sehr wichtig [...] erst aussteigen lassen und dann einsteigen, weil das erleb ich oft, dass das Leute nicht [...] gebacken kriegen, dass man zuerst die Leute aussteigen lässt, bevor man selber einsteigt.

Ilka, 32 Jahre, Erfurt

Zuerst die Fahrgäste aussteigen zu lassen, bevor das Verkehrsmittel betreten wird, ist mehr als nur eine Erwartung an die Mitreisenden, sondern stellt eine der ungeschriebenen Handlungsregeln für die Begegnung im öffentlichen Raum dar (Vgl. hierzu auch Goffman 1982: 63ff.). Anders etwa als an anderen Orten im öffentlichen Raum, etwa in einem Geschäft, wo es durchaus zu einem oftmals non-verbal ausgehandelten Arrangement kommen kann, wenn in dem Moment, wo eine Person eintreten, eine andere das Geschäft verlassen möchte, besteht für das Verhalten in einer ähnlichen Situation bei öffentlichen Verkehrsmitteln an sich kein Verhandlungsspielraum. Die im folgenden dargestellten Regelbrüche sollen jedoch nicht den Eindruck vermitteln, dass nicht auch zu beobachten war, wie sich Personen an die Seite der Tür stellten und warteten bis die Fahrgäste ausgestiegen waren, bevor sie selbst einstiegen. Gleichwohl handelt es sich hierbei aber um ein Arrangement, dessen idealer Ablauf zwar bekannt ist, andere Aspekte der Situation (zum Beispiel sich möglichst noch einen Sitzplatz zu sichern) die Individuen davon abweichen lässt.

Die kontinuierliche Missachtung der als allgemeingültig angenommenen Regel kann zu einer Herabsetzung derselben führen. In der Konsequenz würde der Ein- und Aussteigevorgang beliebig und folglich die Antizipation der Basisstruktur dieser Situation nicht mehr möglich. Deutliche Formen der Missachtung zeigten sich etwa, wenn Personen, nachdem das Verkehrsmittel zum Halten kam und die Türen sich öffneten, direkt in selbiges hineinströmten. Ebenfalls hinderlich, wenngleich die Grundzüge der Regel beachtend, waren Personen, die direkt vor der Tür stehen blieben und den aussteigenden Passagieren den Weg versperrten. Daher ist es für

Fabian, der zuweilen sein Fahrrad bei sich hat, manchmal besonders schwierig aus dem Zug auszusteigen. Er berichtet von einem Zwischenfall, wo er unbeabsichtigt, aber letztlich bedingt durch ein Fehlverhalten mehrerer Fahrgäste, mit einem Kind zusammengestoßen ist:

Wir standen mit den Fahrrädern im Abteil und wollten raus, vor uns eine Riesentraube und die sind alle wie angeschraubt am Bahnsteig, da geht keiner einen Schritt beiseite. Und es blieb mir an und für sich gar nichts anderes übrig als das Fahrrad vorzuschieben und [es] lief hinter dieser Mensentraube, für mich eigentlich überhaupt nicht zu sehen, ein kleines Kind. Das habe ich mit dem Vorderrad erwischt [...]. Man fühlt sich total beschissen, wenn man so ein Kind [...] umstößt [...]. Es wird auch keinem klar, von denen die dabei stehen, dass sie da vielleicht auch irgendwo eine Aktie mit daran haben.

Fabian, 47 Jahre, Berlin

Insbesondere wenn viele Menschen ein Verkehrsmittel nutzen wollen, scheinen sie ihren individuellen Bedürfnissen Vorrang zu gewähren. Eine Regel, wie die bezüglich der Koordination von Bewegung beim Ein- und Aussteigen, kann diesem Vorgang nur Struktur verleihen, wenn sie durch ihre Berücksichtigung von einer Mehrheit der Menschen bestätigt wird. Folglich stellt der kontinuierliche Regelbruch eine Belastung für routinierte Handlungen und damit auch für jeden Einzelnen dar, da neue Arrangements von Nöten sind. Die Tatsache, individuellen Bedürfnissen gegenüber allgemeingültigen Regeln in so deutlicher Form Vorrang zu gewähren, also „offensichtlich so dieses *Jeder ist sich selbst der Nächste*“ als Handlungsstrategie zu verfolgen, empfindet Fabian „schon als sehr, sehr negativ“ (Fabian, 47 Jahre, Berlin). Auch Barbara schildert eine ähnliche Situation aus der Madrider Metro. „Besonders wenn es sehr voll ist, beginnen die Leute zu schubsen“ (Barbara, 11 Jahre, Madrid) führt die elfjährige Schülerin aus. In einem konkreten Fall hätte sie den Waggon aufgrund der einströmenden Menschen an ihrer Haltestelle beinahe nicht verlassen können:

Es stieg eine große Anzahl an Personen ein und ich begann, also, ich versuchte, an den Leuten vorbeizukommen, sie immer wieder bittend, sie sollen mich doch

bitte aussteigen lassen, aber sie reagierten gar nicht. Letztlich hab ich es geschafft, aber dennoch.

Barbara, 11 Jahre, Madrid

Der Schülerin findet es trotz vorherrschenden Zeitdrucks unverständlich, wenn Fahrgäste drängeln, nur um nicht auf die nächste Metro, die in den Stoßzeiten im Minutentakt fährt, warten zu müssen. Juana, die tagtäglich mit der Metro und den Vorortzügen, den Cercanías, fährt, kennt dieses Phänomen ebenfalls. Zuweilen versucht sie, die Drängeleien von Mitreisenden zu sanktionieren:

Es gibt immer welche, die überhaupt keine Rücksicht haben und normalerweise sollst du ja immer aussteigen lassen bevor du einsteigst, aber es gibt immer welche, die sich genau vorne dran stellen, keinen Platz lassen. [...] Ich mein, [...] wenn ich vielleicht schlecht gelaunt bin oder sonst was und die stellen sich genau vorn dran, [...] dann stümpel [gemeint ist anrempeln, Anm. d. Verf.] ich die an, das ist [...] ist mir grad egal, also, ich mein, ich will, dass die das merken.

Juana, 35 Jahre, Madrid

Wie bereits erwähnt, reflektiert Juana gleichzeitig, dass in einer Großstadt wie Madrid territoriale Übertritte nicht ausbleiben und sie so wenig wie möglich eingreift, um mit ihrem Verhalten keine Konfrontation zu provozieren. Bei der geschilderten, immer wiederkehrenden Handlung scheint es jedoch so, dass der Toleranzbereich der Regel überschritten wird (Vgl. Goffman 1971: 200). Obgleich mit einer großen Menschenmenge zuweilen auch eine gewisse Enge einhergeht, handelt es sich bei den hier geschilderten Beispielen, um durchaus vermeidbare Übertritte, die auf das Nichtbeachten bestimmter Regeln zurückzuführen sind. Juana demonstrierte ihre Unzufriedenheit über das Verhalten der Fahrgäste mit einer Handlung, die ähnliche Konsequenzen hatte. Durch das bewusste Anstoßen der Menschen drang auch sie in das Territorium der Personen ein und behinderte sie in ihrem Bewegungsfluss. Eine weitere Form mit drängelnden Personen umzugehen, beschrieb Oliver. Der 29jährige Angestellte fährt werktags immer mit der Regionalbahn von Erfurt nach Jena zur Arbeit. Zuweilen ist bereits am Bahnsteig

abzusehen, dass sich der Zug gut füllen wird. Kaum, dass der Zug zum Halten kommt, drängen sich die Fahrgäste, ohne Rücksicht auf andere zu nehmen, auch schon in diesen hinein. Oliver findet es „ja schon richtig abartig“ wie sich einige Mitreisende ganz nah an ihre Mitmenschen heran stellen und beginnen „sich in diese Züge reinzudrücken“ (Oliver, 29 Jahre, Erfurt). Seiner Meinung nach könnten die Reisenden „auch einfach entspannt reingehen [...], das würde am Ende auf das Gleiche hinauslaufen“ (Oliver, 29 Jahre, Erfurt). Sieht sich Oliver mit einer solchen Situation konfrontiert, in der die hinter ihm stehenden Personen zu drängeln beginnen, lässt er auch einmal einem Passagier den Vortritt, weil er es wichtig findet, „den Leuten einfach mal zu sagen, lass doch mal von links hier so drei, vier Leute rein“, obgleich er dann immer „den Druck von hinten“ von den Fahrgästen deutlich zu spüren bekommt (Oliver, 29 Jahre, Erfurt). Ebenso wie Juana greift auch Oliver auf non-verbale Kommunikationselemente zurück, um sich seiner Umwelt mitzuteilen. Indem er dies durch das Fixieren seines Körpers an einer bestimmten Stelle erreicht, bleibt er in dem Sinne passiv, als dass er nicht in den Nahbereich seiner Mitmenschen eindringt. Zumeist bleibt bei diesen Handlungen ein direktes Feedback aus, sodass es ungewiss ist, ob die Kommunikationsabsicht die Fahrgäste erreicht hat. Grundsätzlich ist anzunehmen, dass auch jene Personen, die sich eben nicht an die Regel „Erst raus – dann rein“ halten, sie aber zumindest kennen. Es mag individuelle Gründe geben, diese hin und wieder außer Acht zu lassen. Das große Chaos bleibt jedoch aus, eben weil es immer noch genügend Personen gibt, die sie zum einen befolgen und zum anderen Nachsicht bei den Verstößen walten lassen, das heißt dabei helfen, die Ordnung wieder herzustellen, anstatt nach dem Schuldigen zu suchen, um ihn für sein Verhalten zu sanktionieren (Vgl. Goffman 1982: 154f.)

Dass die Regel „Erst raus, dann rein“ nach wie vor Gültigkeit besitzt und auch in der Zukunft Bestand haben wird, zeigt sich auf unterschiedliche Weise. Zum einen war in einer Berliner S-Bahn zu beobachten, wie Erwachsene sie an die junge Generation weitergeben. Im konkreten Fall stieg eine Schulklasse mit ungefähr 20 Kindern im Alter von circa sechs Jahren in die Bahn ein. Die erwachsenen Begleitpersonen koordinierten das Einsteigen, mahnten die übermütige Kinderschar so lange zum Warten vor der Tür bis alle austiegenden Fahrgäste die Bahn verlassen hatten. In der Weitergabe der Regeln an die Folgegenerationen ist eine Bestandssicherung zu

sehen. Darüber hinaus haben, wie bereits erwähnt die jeweiligen Verkehrsbetriebe ebenfalls Handlungsbedarf erkannt. Sowohl in Madrid als auch in Berlin gibt es Hinweise, etwa in Form von Schildern, die den Reisenden darauf aufmerksam machen, vor dem Betreten der Bahn, andere Reisende erst aussteigen zu lassen. Dies ist eine Möglichkeit, um einer Regel und damit einhergehen einem erwünschten Handlungsablauf neues Gewicht zu verleihen. Neben dem Ein- und Aussteigen gibt es andere wiederkehrende Arrangements, viele davon betreffen die Positionierung des Körpers im jeweiligen Verkehrsmittel.

6.4.3.4 Interaktionsstiftende Momente

Bei allen Tendenzen unnötigen Kontakt zu anderen Mitmenschen zu meiden, gibt es bei Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln auch interaktionsstiftende Momente, die zu einem Austausch zwischen den Personen führen. Dieser wiederum variiert in seiner Intensität und reicht von einem kurzen Wortwechsel über ein längeres Gespräch bis hin zu einer über die Fahrt hinausgehenden Bekanntschaft. Kontakte zu Mitreisenden seien zwar selten, meinten die interviewten Personen übereinstimmend, wussten allerdings von mindestens einem solchen Erlebnis zu berichten und stufen es als positiv ein. Die Daten zeigen, dass es sich zumeist um kurze Gespräche handelt, die im Zusammenhang mit der gegenwärtigen Situation stehen und nicht auf eine Fortführung zu einem späteren Zeitpunkt angelegt sind (Vgl. hierzu auch Bollnow 1997: 109f.).

Obgleich die Reisenden wie gezeigt territoriale Arrangements zumeist non-verbal verhandeln, kann die Tatsache, sich auf engsten Raum mit Anderen arrangieren zu müssen, einen Gesprächsanlass bieten. Wenn im Zug nur noch wenige Plätze frei sind, spricht Tamara Mitreisende direkt an, um sich neben sie zu setzen. Dabei achtet sie jedoch darauf, dass die Personen sympathisch wirken. Die 15jährige Erfurterin, die grundsätzlich lieber den Kontakt zu anderen meidet, hat aber die Erfahrung gemacht, dass „wegen dem Sitzen [...] man eigentlich schnell ins Gespräch“ kommt (Tamara, 15 Jahre, Erfurt). Hierzu braucht es jedoch ein Gegenüber, der sich auf die Kommunikationssituation einlässt. Die räumlichen Strukturen führten auch bei Laura

zu einem Gespräch mit zwei „Managertypen“. Sie hatte auf einer Fahrt im Schnellzug das Bordrestaurant aufgesucht und da es „nicht so viel Plätze“ gab, zusammen mit den beiden Herren an einem Tisch gesessen. Es fand „ein bisschen Smalltalk [...] über das Essen, das es sehr gut geschmeckt hat“ statt. Laura empfand das gemeinsame Essen als „ganz lustig“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Die räumlichen Gegebenheiten im Speisewagen fördern die Interaktion zwischen einander unbekannten Reisenden, indem sie sie in der Situation des Essens zusammenführt. Obgleich gerade das Essen immer auch wieder Gefahren bezüglich der Präsentation des Selbst birgt (zum Beispiel durch das Verkleckern von Speisen) sind doch die grundlegenden Tischmanieren bekannt und sichern die Handlungsfähigkeit in einer solchen Begegnung. Zudem bietet das Essen ein geeignetes Thema für eine ungezwungene Konversation.

Korrektive Maßnahmen wie Entschuldigungen stellten ein weiteres interaktionsstiftendes Moment dar. Obgleich auf eine Entschuldigung zumeist nur eine kurze verbale oder non-verbale Reaktion folgt, die dessen Annahme erkennen lässt, sind auch andere Interaktionsverläufe möglich. Tamara beispielsweise berichtet von einem Erlebnis, bei dem eine ältere Dame sie beim Hinsetzen versehentlich anstieß und damit „fing das Gespräch an, weil sie sich entschuldigt hat und so“ (Tamara, 15 Jahre, Erfurt).

Gemeinsam erlebte Änderungen der Situation wie Verspätungen oder Annullierungen sowie auffällige Verhaltensweisen einiger Fahrgäste geben ebenfalls Anlass, mit anderen ins Gespräch zu kommen. Dank Mobiltelefon besteht zwar auch die durchaus zahlreich genutzte Möglichkeit, sich mit nahestehenden Personen auszutauschen und zu beratschlagen, doch scheint gerade das gemeinsame Er- und Durchleben der Situation eine Basis für die Interaktion zu schaffen. Bei den anwesenden Personen handelt es sich zwar zumeist um Unbekannte, allerdings bedarf es keiner Kontextualisierung, vielmehr ist direkt ein Gespräch zum vorherrschenden Thema, etwa einem Flugausfall, möglich. Mit Anwesenden lassen sich Informationen austauschen. Zudem können sie auch bei der Orientierung in dieser neuen Situation helfen. Exemplarisch soll hier eine Art rezeptives Experiment als Beleg dienen. Bedingt durch starken Schneefall kam es zu einer vierstündigen

kompletten Schließung des spanischen Flughafens Madrid Barajas. In der Folge ergaben sich erhebliche Verzögerungen im Betriebsablauf, was zu zahlreichen Flugausfällen führte. Bis zum Nachmittag erhielten die Passagiere keinerlei Informationen über den weiteren Ablauf. Folglich verharrten die Personen, immer auf weitere Auskünfte hoffend, in der Nähe der Check-In Schalter. Während der Wartezeit nutzten zahlreiche Personen ihre Mobiltelefone. Selbst das Bodenpersonal der Airlines setzte neben den sonst üblichen Walkie-Talkies und dem Festnetztelefon auch das Mobiltelefon ein, um neue Informationen zu erhalten. Während der Beobachtungsphase, die den gesamten Nachmittag andauerte und sich am nächsten Morgen fortsetzte, waren zahlreiche Gespräche zwischen einander unbekannten Personen zu vernehmen. Die Hemmschwelle, jemanden anzusprechen, sank in einer solchen Ausnahmesituation. Wie bereits erwähnt, ist die Grundlage für die Interaktion die gemeinsam erlebte Situation. Genau hierin liegt deren Brüchigkeit. Verändert sich für eine der beteiligten Personen die Situation, kann das zur Gefährdung des Gespräches und in der Folge zum Abbruch desselben führen. Diese wurde etwa bei einem Gespräch deutlich, dass die Beobachterin mit einem Familienvater führte. Er wollte zusammen mit seiner Frau und den zwei kleinen Kinder nach Deutschland reisen. Die Konversation drehte sich um die Verspätung und die Konsequenzen des Flugausfalls. Als eine andere Frau – ebenfalls mit Kleinkindern – vorbeikam und meinte, dass Reisende mit Kindern bevorzugt berücksichtigt werden, ging der Mann ohne Abschiedsgruß zu dem von der Frau indizierten Schalter, um ebenfalls ein Ticket für den folgenden Tag anzufordern. Während die Situation für die Beobachterin gleich geblieben ist, sie weiter anstand, um sich in ein anderes Flugzeug umbuchen zu lassen, hatte sich diese durch eine neu gewonnene Information für den Familienvater verändert. Die gemeinsame Basis für das Gespräch war folglich nicht mehr gegeben.

Zudem zeigten die Beobachtungen, dass sich die Mitreisenden, nicht nur mit der gleichen Situation konfrontiert sahen, sondern ähnliche negative Emotionen äußerten. Diese Tatsache machte sie ebenfalls zu geeigneten Gesprächspartnern, gab sie doch das Gefühl, die Situation nicht allein bewältigen zu müssen. Die Schließung des Flughafens führte auch am Folgetag zu langen Wartezeiten. Hinzu kam der schlechte Informationsfluss durch AENA, der Betreibergesellschaft des Flughafens.

In der Folge waren viele Konversationen zu vernehmen, in denen die Passagiere ihre Wut darüber ausdrückten.

Ein weiterer Grund mit anderen Reisenden zumeist eine kurze Zeit in Interaktion zu treten, können unerwartete Handlungen von Fahrgästen sein. Judith berichtete im Gespräch von einem solchen außergewöhnlichen Erlebnis. Wie gewöhnlich fuhr sie gegen sechs Uhr morgens zur Arbeit als zwei Männer und eine Frau in den Bus einstiegen und begannen sich umzukleiden. Zunächst „hat sich die junge Frau [...] ihr T-Shirt ausgezogen und die Bluse [...] und hat sie einen Pullover angezogen [...], dann hat sich der junge Mann ausgezogen, der hat sich auch einen Pullover angezogen“ (Judith, 56 Jahre, Altenburg). Die 56jährige war von der Situation völlig überrascht und dachte bei sich „das kann doch wohl nicht ihr ernst sein [...], da ziehen die sich hier aus [...] ist doch ganz was Neues hier“ (Judith, 56 Jahre, Altenburg). Außer ihr war nur eine weitere Frau im Bus. Zwar kam es in diesem Fall zu keinem Gespräch, jedoch zeigten sich beide Frauen durch Blicke und Kopf schütteln an, dass beide die eben erlebte Situation gleich einschätzen. Das Beispiel zeigt einen Moment, in dem sich die Frage „Was geht hier eigentlich vor?“ aufdrängt (Goffman 1977: 16). Judith stufte die Handlung der drei Personen als für eine Busfahrt unangemessen ein. Eine ebenfalls anwesende Frau bestätigte mit Gesten ihre Bewertung der Situation. Der Kontakt stellt sich in diesen Moment über eine gemeinsam erlebte Situation her. Hierbei ist anzunehmen, dass besonders allein reisende Personen zum Abgleich der persönlichen Situationsdefinition nach Verbündeten suchen. Allerdings ist das Handeln von Mitreisenden nicht immer mit dem von diesen zur Verfügung gestelltem Wissen zu erklären. Die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln lehrt das Individuum Dinge, solange sie es nicht in seinem Selbst oder Existenz bedrohen, als Momentaufnahme hinzunehmen und die Argumentationskette unvollständig zu lassen.

Gefälligkeiten stellen ebenfalls ein interaktionsstiftendes Moment dar. Eine kurze Interaktion fand beispielsweise in der Berliner S-Bahn statt als ein junger Mann auf ein Mädchen zukam, dass sich soeben gesetzt hatte, und ihr mit den Worten *Die hast Du vergessen* ein paar Ohrstöpsel gab. Sie bedankte sich und steckte sie ein. Damit war die Interaktion beendet. Aus der Perspektive der Unterstützung empfangenden

Person beschreibt Julia ähnliche Sequenzen. Als sie einmal im Bus gestürzt war, eilten zugleich Personen zur Stelle, um ihr behilflich zu sein und sich nach ihrem Befinden zu erkundigen. Julia hatte sich, außer einer Beule am Kopf, nicht verletzt, sodass keine weiteren Handlungsschritte notwendig waren und sie die Fahrt fortsetzen konnte. Es entwickelte sich ein Gespräch, das inhaltlich aber ausschließlich bei dem Vorfall und somit dem Auslöser der Interaktion blieb (Julia, 80 Jahre, Madrid).

Die Hilfsbereitschaft von Sandra führte hingegen zu einem intensiveren Austausch. Sie hatte einer jungen Frau bei der Bedienung des Fahrscheinautomaten geholfen. Aus der freundlichen Geste entwickelte sich „ein ganz tolles Gespräch und eine ganz tolle Zugfahrt“ beschreibt Sandra den Fortgang der Situation. Die beiden Frauen haben sich die gesamte Zugfahrt unterhalten, dabei auch biographische Ähnlichkeiten (zum Beispiel die Herkunft aus demselben Landkreis) entdeckt bis sich dann ihre Wege in ihrem Zielort trennten und Sandra „mit richtig guter Laune nach Hause“ ging (Sandra, 31 Jahre, Erfurt).

Benjamin weist auf einen jahreszeitlichen Aspekt hin, den er als „staatlich verordnete Nächstenliebe“ betitelte (Benjamin, 40 Jahre, Berlin). Um die Weihnachtszeit reagierten die Reisenden auf den Obdachlosen entgegenkommender und spendenfreudiger als sonst, waren also eher geneigt sich auf einen kurzen Austausch mit ihm einzulassen (Vgl. hierzu auch Tempfer 2010).

Gegenüber Kindern, so zeigen die Ergebnisse, tendieren die Erwachsenen eher dazu, mit ihnen in Kontakt zu treten und vorübergehend von den üblicherweise eingesetzten Strategien der Kontaktmeidung abzusehen. Barbara erzählte zum Beispiel von ihren Fahrten mit den Pfadfindern, „bei denen wir immer auch auf der Reise singen und es immer damit endet, dass jemand zu uns sagt *sehr gut* oder irgendwas in der Art“ (Barbara, 11 Jahre, Madrid). Neben dieser Art der Kontaktaufnahme, die zwischen einem Erwachsenen und den Kindern stattfindet, sind Kinder beziehungsweise deren Handlungen manchmal eine Art Brückenbauer, indem sie eine Interaktion zwischen zwei Erwachsenen initiieren (Vgl. hierzu auch Hirschauer 1999: 236). Auch diesbezüglich erinnerte sich Barbara an eine konkrete

Situation. Zusammen mit ihrer Mutter und der jüngeren Schwester fuhr sie mit dem Bus ins Zentrum von Madrid:

Und da gab es eine Frau neben uns [...] und meine Schwester hatte einen Rock an, aber das kümmert sie meistens nicht. Daher sagte meine Mutter *Nadja setzt dich ordentlich hin, man sieht sonst deine Unterwäsche*. Und drauf hin sagte die Frau etwas und lachte und dann haben wir angefangen uns zu unterhalten [...] ein Gespräch, was sehr, sehr lang wurde [...] und wir sprachen letztlich über Haare, darüber, dass die Frau eine Tochter mit sehr langen Haaren hatte und so weiter [...] und als sie ausstieg [...] sie stieg zuerst aus, dann haben wir uns verabschiedet und das war es dann.

Barbara, 11 Jahre, Madrid

Eine Erklärung, wieso es einfacher ist, mit Kinder in Interaktion zu treten, mag darin zu finden sein, dass Kinder (zumindest in der überwiegenden Zahl) Erwachsenen gegenüber ein höheres Maß Gehorsam entgegenbringen als dies umgekehrt der Fall ist. Erwachsene haben folglich ein Gefühl der Sicherheit in der Interaktion beziehungsweise bei ihrer Initiation von Interaktion nicht abgewiesen zu werden. Ein weiterer Grund, insbesondere bei Kleinkindern, findet sich in ihrem Umgang mit anderen Menschen und führt gleichzeitig vor, wie bestimmte Handlungsweisen allmählich in den Wissensvorrat übergehen und somit in das Handlungsrepertoire übernommen werden. Kleinkinder begegnen ihrer Umwelt noch offen und haben sich noch keine Meidungsstrategien zugelegt. Dies sei erneut anhand des Blickes belegt. So fällt Kevin aus Madrid insbesondere auf, dass

die Kinder in der Metro [...] schauen dich immer an, sie sind sehr unverblümt [...] sie schauen dich an und sie halten auch den Blick fest auf dich gerichtet, wenn du irgendwie ihre Aufmerksamkeit geweckt hast [...] und abhängig von der Geste, die du dann machst, schauen sie dich weiter an oder sie lachen dich an oder sie schauen verärgert oder schüchtern.

Kevin, 26 Jahre, Madrid

Kinder sind unbefangen, probieren sich aus und lernen somit die Wirkung von Blicken einzuschätzen. In Bezug auf die von Kevin beschriebene Reaktion wird

zudem deutlich, dass Erwachsene ein kindliches Anstarren zwar nicht als Affront betrachten, es dennoch als Handlungsaufforderung verstehen und folglich in irgendeiner Weise darauf reagieren. Im Laufe der Sozialisation weicht diese kindliche Neugier. Es wird zunehmend vermieden, andere offensichtlich anzublicken – mehr noch: die Interviewaussagen der Jugendlichen lassen vermuten, dass die Blicke anderer Fahrgäste in der sensiblen Phase des Erwachsenwerdens verunsichern. Die Ausführungen von Tamara sind ein Beleg dafür:

Was ich halt auch nicht mag [...] wenn man dann halt so gemustert wird und [...] das Gefühl hat, dass sich die anderen Leute irgendwie so an einem so stören, weil man dann eigentlich nur so denkt, ok, ich bin so wie ich bin und ihr seid wie ihr seid.

Tamara, 15 Jahre, Erfurt

Ähnliche Erfahrungen beschreibt auch Maria aus Berlin. Wenn sie in eine Bahn einsteigt, hat sie zuweilen das Gefühl „die ganze Zeit angeglotzt“ zu werden, etwas, was die Schülerin durchaus irritiert und zu der Frage, ob an ihrem Äußerem irgendetwas auffällig ist, führt (Maria, 14 Jahre, Berlin). Auf die kindliche Phase der unbekümmerten Kontaktaufnahme, folgt mit der Pubertät und Identitätsfindung eine Zeit der Unsicherheit, in der nicht zuletzt wichtige Meidungs- und somit Schutzstrategien angeeignet werden. Als Erwachsener finden diese dann routiniert Anwendung, obgleich es auch hier noch zu Unsicherheiten kommen kann.

Eine Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln geht mit unterschiedlichen interaktionsstiftenden Momenten einher, die unterschiedlich verlaufen können. Wenn sie auch nicht häufig vorkamen, so zeigten die Ergebnisse, dass die Gesprächspartner einen aus unterschiedlichen Anlässen entstandenen Kontakt zu Mitreisenden fast ausschließlich als positives Erlebnis erfuhren.

6.4.4 Zusammenfassung

In öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich unterschiedliche Interaktionsformen ausmachen, wobei die zentrierten Interaktionen zwischen den Reisenden und dem Begleit- beziehungsweise Sicherheitspersonal sowie zwischen einander unbekannten Fahrgästen von besonderem Interesse sind.

Während Rollen bei der Begegnung zwischen den Reisenden fast nie von Bedeutung sind, stützt sich die Zusammenkunft von Fahrgast und Begleit- und Sicherheitspersonal maßgeblich auf die Berufsrolle. Insbesondere Zugbegleiter müssen hierbei zwei verschiedene mit ihrer Tätigkeit einhergehende Aufgaben bewältigen: Im Rahmen ihrer disziplinarischen Funktion kontrollieren sie die Fahrausweise, als Dienstleister hingegen müssen sie ihr Handeln am Kunden orientieren. Beide Aspekte wirken sich je unterschiedlich auf das Interaktionsgefüge aus.

Am häufigsten trifft der Reisende jedoch auf andere Fahrgäste, die ihm als Person zumeist unbekannt sind und es auch bleiben sollen. Bedingt durch die Tatsache, dass viele unterschiedliche Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen, besteht bei einer Fahrt in diesen die Möglichkeit, auch etwas über andere Umgangs- und Kommunikationsformen zu erfahren. Zugleich bedarf es in öffentlichen Verkehrsmitteln immer wieder bestimmter Arrangements zwischen den Reisenden. Diese können mal mehr, mal weniger routiniert ablaufen. Ein großer Teil der in öffentlichen Verkehrsmitteln notwendigen Arrangements betrifft das Territorium. Grundsätzlich positioniert sich der Einzelne in Abgrenzung zu anderen Personen, wobei die Möglichkeiten, die er dabei hat, von der Personendichte und dem verfügbaren physischen Raum abhängen. Es gibt aber auch immer wiederkehrende und bekannte Handlungen wie der genannte Aspekt des Ein- und Aussteigens, die kontinuierlich auszuhandeln sind, wohl auch deshalb, weil die eigenen Interessen hierbei den situativen Erfordernissen und Reglements übergeordnet werden.

Generell versuchen die Personen jedoch den Kontakt mit anderen Reisenden zu meiden. Ein solches Verhalten schützt nicht nur den Einzelnen, sondern wirkt sich

auch positiv auf den Reiseablauf aus, bleiben doch auf diese Weise Möglichkeiten des Konflikts ungenutzt.

Letztlich zeigen die interaktionsstiftenden Momente, dass es auch bei Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln Situationen gibt, die den Kontakt zu anderen Reisenden begünstigen. Die stattfindenden Gespräche sind von kurzer Dauer und ändern nichts an der grundsätzlichen Tendenz, den Kontakt zu anderen zu meiden.

6.5 Die mediale Ausgestaltung der Reise

Bei der Analyse des empirischen Materials zeigten sich unterschiedlich mediale Praktiken, die der Ausgestaltung der Reise dienten (Vgl. hierzu auch Lyons / Jain / Holley o. J.). Damit geht eine mediale Durchdringung des öffentlichen Raumes einher. Einige mediatisierten Kommunikationsformen sind bereits seit langem Bestandteil der öffentlichen Kommunikationsordnung, andere kamen in den letzten Jahren hinzu. Die Wahl und der Einsatz der Medien erfolgt entsprechend ihrer Kommunikationsformen, die sie ermöglichen. So können sie etwa zur Unterhaltung, zum Arbeiten, zur Informationsgewinnung oder auch zur Kommunikation mit anderen Personen zum Einsatz kommen. Insbesondere der zuletzt genannte Aspekt ermöglicht die medienvermittelte Präsenz physisch abwesender Personen. Überdies besteht nunmehr auch die Gelegenheit, durch mediale Kommunikationspraktiken Situationen miteinander zu verbinden, etwa indem eine kommende Situation vor- oder die eben Verlassene nachbereitet wird.

Wie bereits dargestellt, verlangt das Miteinander in öffentlichen Verkehrsmitteln von den Reisenden Arrangements, die einen konfliktfreien Ablauf der Situation gewährleisten. Dies gilt auch für die Nutzung von Medien, besonders dann, wenn sie neu zu einer Situation hinzukommen und damit das Kommunikationsgefüge verändern. Abhängig von den jeweiligen Gebrauchsweisen stellt sich die Integration des Mediums in eine bestehende Situation als mehr oder weniger problematisch heraus. So werden unabhängig vom Medium mediale Nutzungsformen, die zu einer

zusätzlichen Geräuschquelle in einem öffentlichen Verkehrsmittel führen, eher als störend empfunden als „stille“ Medien, die zum Beispiel in Form von Schriftstücken Informationen bereitstellen. Mit Blick auf die mediatisierten Interaktionsformen geht damit letztlich auch die Frage nach deren privatem oder öffentlichem Charakter und den sich daraus ergebenden Normalitäten einher. Zudem zeigt sich bei der Mediatisierung öffentlicher Verkehrsmittel eine Wechselbeziehung zwischen der Mediennutzung und dem Raum. So gibt der Raum einerseits Orientierungspunkte und Vorgaben bei der Nutzung der Medien, die wiederum auf den Raum und die Wahrnehmung desselben zurückwirken.

Medien erhalten in alltäglichen Vorgängen, so auch bei der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln einen Platz. Nunmehr sind unterschiedliche Medien während einer Reise verfügbar und tragen zu der nachfolgend beschriebenen Mediatisierung von Transiträumen bei.

6.5.1 Mediatisierung von Transiträumen

Die zunehmende Mediatisierung (Vgl. Krotz 2007) zeigt sich auch in öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie beschränkt sich dabei nicht auf einzelne technologische Neuerungen, sondern wird auf vielfältige Weise sichtbar. Unterschiedliche Medien sind nunmehr selbstverständlicher Bestandteil öffentlicher Räume. Die durch diese dargebotenen Inhalte stellen Angebote an die Reisenden dar, denen sie sich bei Bedarf zuwenden können (zum Beispiel Veranstaltungshinweise auf Plakaten und im U-Bahn-Fernsehen). Die wachsende mediale Ausgestaltung der Transiträume wirkt sich zudem auf das Handlungsrepertoire der Personen aus. So bieten die erwähnten Veranstaltungshinweise während des Wartens einen Zeitvertreib und können darüber hinaus, weitere Handlungen initiieren, etwa, wenn die Veranstaltung tatsächlich besucht wird.

Mit Blick auf die in der vorliegenden Studie untersuchten öffentlichen Verkehrsmittel ließen sich an allen Beobachtungsorten unterschiedliche Medienangebote ausmachen. Zum einen gab es fest installierte und in den Raum integrierte und zum anderen durch das Individuum mitgebrachte Medien. Orte, die täglich von vielen

Personen frequentiert werden, wie zum Beispiel die U-Bahnen in Berlin und Madrid oder der Flughafen Madrid Barajas, warten mit einem höheren Angebot an fest installierten Medien (beispielsweise Fernseher) auf als öffentliche Verkehrsmittel in mittelgroßen oder kleinen Städten.

Bei den fest im Raumkonzept verankerten Medien, so verdeutlichen die Ergebnisse, stellen Plakate wohl eine der beständigsten medialen Ausgestaltungsformen des öffentlichen Raumes dar. Die Plakate weisen entweder auf Veranstaltungen hin oder bewerben ein spezielles Produkt. Ihre schnell erfassbaren Informationen scheinen besonders gut geeignet, um kurze Zeiten des Wartens mit Lesen oder Betrachten zu überbrücken. Hinweis- und Warnschilder sowie Streckenpläne sind weitere schriftliche Informationsquellen im öffentlichen Raum und Teil einer mediatisierten Umgebung. Sie mahnen einerseits zur Vorsicht oder weisen auf ein erwünschtes Verhalten hin und bieten dem Fahrgast andererseits Orientierung.

Neben den Plakaten finden sich nunmehr auch zahlreiche Bildschirme oder Fernsehapparate in den Transiträumen (Vgl. Krotz 2007: 237ff.). In den U-Bahnen von Berlin und Madrid beispielsweise gibt es in den Metrowaggons kleine Bildschirme. Zudem sind zahlreiche Haltestellen mit Bildschirmen oder einem Beamer ausgestattet, der das Bild auf eine große Leinwand beziehungsweise Wandfläche projiziert. Während in Berlin eine Mischung aus bewegten Bildern und Nachrichtentext ohne Ton das Programm dominiert, besteht das Programm des Canal Metro in Madrid aus bewegten Bildern, Textzeilen und dem gesprochenen Wort. Neben den Nachrichten und Wetterinformationen gibt es in beiden Städten Veranstaltungshinweise zu Ausstellungen oder Konzerten. Die inhaltliche Gestaltung des Canal Metro obliegt der Comunidad de Madrid. Das Fahrgastfernsehen in Berlin wird durch die Berliner Fenster GmbH gestaltet. Bei auf Flughäfen oder Bahnhöfen aufgestellten Fernsehern sind bekannte Nachrichtensender eingestellt. In diesen Fällen ist der Ton zumeist leise, aber hörbar. Insgesamt ist das Programm so gestaltet, dass es auch kurze Phasen der Zuwendung geben kann. Bei Verkehrsmitteln, die längere Strecken zurücklegen (zum Beispiel Fernverkehrszüge, Überlandbusse und Flugzeuge), kann der Fahrgast auch Radio hören. Voraussetzung für die Nutzung dieses fest in den Raum integrierten Mediums ist der Besitz entsprechender

Kopfhörer, die zumeist mitzubringen sind. Ist diese Voraussetzung erfüllt, stehen unterschiedliche Musikprogramme oder Radiosender zur Verfügung. In einigen Flugzeugen reicht die mediale Ausgestaltung so weit, dass jedem Passagier ein in der Rückenlehne des Vordersitzes eingelassener Bildschirm für die individuelle Bedienung zur Verfügung steht. Der Reisende kann dann aus einem Unterhaltungsangebot, das von Informationen zum Flug über verschiedene Spielfilme, Sendungen und Musikprogrammen bis hin zu Spielen reicht, wählen. Im Gegensatz zu der eben beschriebenen individuellen Auswahlmöglichkeit an Programmen, gibt es Verkehrsmittel, in denen über angebrachte Monitore für alle Reisenden ein festgelegtes Programm angeboten wird. Die Passagiere entscheiden selbst, ob sie sich dem Angebot zuwenden möchten oder nicht. Indem der Ton nur über Kopfhörer zu empfangen ist, entsteht keine akustische Belästigung für diejenigen, die das mediale Angebot nicht nutzen. Allerdings fiel auf, dass zahlreiche Fluglinien bei Start und Landung über die Lautsprecher ruhige Musik spielten. Da während des Starts und der Landung sowohl das bordeigene Unterhaltungsprogramm als auch persönliche mitgeführte Medien nicht genutzt werden können, hören Reisende die Musik zumindest unbewusst. Hierbei ist zu vermuten, dass die Musik aus dem Bereich des „Easy Listening“ beruhigend wirken soll (Vgl. zur Thematik Musik und Emotionen auch Schönberger 2006).

Bei den Beobachtungen war festzustellen, dass die Fahrgäste während ihrer Reise mobile Medien nutzten und / oder zumindest bei sich führten. Oftmals mitgeführt wurden Zeitungen, Zeitschriften und Bücher. Sie werden zumeist von den Fahrgästen individuell erworben und stehen dann auch nur diesen zur Verfügung. Eine Ausnahme bilden kostenlose Zeitungen, wie sie etwa in Madrid an zentralen U-Bahnstationen verteilt werden. Die Datenanalyse zeigte, dass die kostenlosen Zeitungen, nach dem Lesen an andere weitergegeben werden.

Die jeweiligen Verkehrsbetriebe oder Fluglinien stellen dem Reisenden eigene zumeist monatlich erscheinende Zeitschriften zur Verfügung. Diese dienen gleichzeitig der Präsentation des Unternehmens und können vom Fahrgast mitgenommen werden. Besonders im Flugverkehr sind diese Zeitschriften oftmals zweisprachig. In einigen Verkehrsmitteln beziehungsweise ab einer bestimmten

Klasse, zum Beispiel in der 1. Klasse der Deutschen Bahn, bieten die Unternehmen handelsübliche Zeitungen zur kostenlosen Mitnahme an.

An dieser Stelle sei auf einen Beobachtungsaspekt hingewiesen, der die Wechselbeziehung von Mobilität und Mediennutzung unterstreicht. Mittlerweile gibt es sowohl in Deutschland als auch in Spanien von einigen Zeitungen, besonders aber von Magazinen auch eine so genannte Kompakt- beziehungsweise mobile Version. Deren Handlichkeit soll laut Verleger die Nutzung unterwegs vereinfachen. Zuvor war diese Tendenz bereits bei Büchern angekommen. In der Metro in Madrid war zu beobachten, wie ein Mann ein Taschenbuch aus seiner Anzugtasche herausholte, um während der Metrofahrt in ihm zu lesen. Die Taschenbuchausgaben, die es sowohl in Deutschland als auch in Spanien, von unzähligen Titeln gibt, passen in eine kleine Tasche, begleiten ihren Besitzer durch den Tag und sind selbst in vollen Zügen zu nutzen. Obgleich auch in Deutschland zahlreiche Personen Bücher lasen, war dieses Phänomen in Spanien deutlich ausgeprägter.

In S- und U-Bahnstationen, an Bahnhöfen und Flughäfen finden sich zahlreiche speziell auf Presseprodukte spezialisierte Läden. Sie sind ebenfalls ein Beleg für Wechselbeziehung zwischen der medialen Praktik Lesen und dem Mobil-Sein. In Madrid gibt es zudem noch eine aus den Anfängen der Eisenbahnfahrt bekannte Form der Bibliothek, deren Name Bibliometro⁴⁷ ebenfalls auf die Verbindung von Mediennutzung und Reisetätigkeit verweist.

Ferner war in öffentlichen Verkehrsmitteln die Nutzung von Musikabspielgeräten, Mobiltelefonen und Laptops zu beobachten. Diese waren immer an eine Person gebunden und zuweilen individuell gestaltet (zum Beispiel Aufkleber auf dem Laptop oder Accessoires am Mobiltelefon). Neben der Wiedergabe standardisierter Inhalte ermöglichen einige der genannten Medien unterschiedliche Formen mediatisierter Kommunikation. Das Mobiltelefon und portable Abspielgeräte, so zeigen die Beobachtungen, waren neben Büchern und Zeitungen die am häufigsten genutzten Medien. Der Gebrauch des Laptops hingegen war besonders in

47 Nähere Informationen zu diesem Bibliothekskonzept finden sich unter: <http://www-1.munimadrid.es/bibliometro/>.

Deutschland und da konkret in Regional- oder Langstreckenzügen anzutreffen. Mit Blick auf die Raumgestaltung lassen sich überdies kontinuierliche Bemühungen feststellen, um die Nutzung weiterer Medien zu ermöglichen. Dazu gehört etwa ein störungsfreier Netzempfang während der Bahn oder U-Bahnfahrt. Indem die Verkehrsbetriebe Vorkehrungen treffen, um den Reisenden beispielsweise den Gebrauch der mitgeführten Mobiltelefone zu ermöglichen, bringen sie die mediale Durchdringung der Transiträume und damit des Alltags weiter voran (Vgl. Krotz 2007: 13). Ausgehend von der Verfügbarkeit unterschiedlicher Medien während der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln, beschäftigt sich der anschließende Abschnitt mit den sich daraus ergebenden kommunikativen Handlungen.

6.5.2 Informieren, Organisieren und Entspannen: Mediale Nutzungsformen

Zunächst seien zwei Formen fest im Raum installierter Medien besprochen: der Fernseher und die Plakate. Sind Fernseher in öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden, senden sie zumeist Nachrichten, die Wettervorhersage, Veranstaltungshinweise und Werbung. Die dargebotenen Informationen werden in bestimmten Intervallen wiederholt. Die Beobachtungen zeigten, dass einige Reisende dem Programm folgten und eine große Anzahl während der Reise zumindest einmal flüchtig auf den Bildschirm blickte. Diese Erkenntnis bestätigten die Interviews. Stand das beschriebene Medienangebot zur Verfügung, so nahmen es die Gesprächspartner auch wahr. Langweile oder die Tatsache, dass „es sich gerade anbietet“, waren übereinstimmend genannte Nutzungsgründe (Ivo, 31 Jahre, Berlin). Obwohl „das wirklich reiner Zeitvertreib ist“, schaut „man [...] natürlich automatisch dann dahin“, selbst wenn das U-Bahn-Fernsehen wie beispielsweise in Berlin „wie [...] so ein Boulevardmagazin“ gestaltet ist, es kaum bewegte Bilder gibt und es „im Prinzip“ nichts ist, „was Substanz hat“ (Ivo, 31 Jahre, Berlin). Bestimmte Aspekte oder Inhalte können dennoch in positiver Erinnerung bleiben. Laura findet es

beispielsweise „lustig, [...] wenn der Mordillo⁴⁸ da irgendwelche Späße von sich gibt“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). In Erfurt gibt es weder in der Straßenbahn noch im Bus Fernsehbildschirme. Grundsätzlich kennt Bernd von Reisen in andere Städte aber diese Angebote und findet besonders „die Wetternachrichten [...] gut“ und generell die „Nachrichten [...] halt nett“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). In Spanien gibt es mit dem Canal Metro ein spezielles Format für dieses Transportmittel. Juana schildert ähnliche Erfahrungen wie Ivo. Zwar handelt es sich bei den gesendeten Inhalten um „nichts so Weltbewegendes“, dennoch „schau ich auf jeden Fall zu, klar“, führt sie aus (Juana, 35 Jahre, Madrid). Kevin hingegen lehnt den Canal Metro aus mehreren Gründen ab. Ihn stört die Tatsache, dass an den Haltestellen neben den Bildern und entsprechenden Schlagzeilen zum Mitlesen, diese auch noch verbal kommentiert werden. An manchen Haltestellen ist der Ton so laut eingestellt, dass er sich in seinen anderen Aktivitäten, wie etwa Lesen, gestört fühlt. Zudem nimmt er an den Inhalten selbst Anstoß. Wie bereits erwähnt, ist die Comunidad Madrid für die inhaltliche Ausgestaltung verantwortlich. Kevin sieht damit eine selektive Berichterstattung verbunden, da sie „da sowieso nur das sagen, was unserer Präsidentin zu Gute kommt“⁴⁹ (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Der Canal Metro wird also gleichzeitig auch als ein politisches Instrument. Da tagtäglich unzählige Menschen die Metro nutzen und der Reisende, wie in den Interviews ausgeführt, automatisch hinschaut, würde sich dieser Informationskanal gut für eine entsprechende Darstellung bestimmter Entscheidungen in der Region eignen. Kevin versucht, wenn möglich das Angebot zu meiden und stellt sich immer von den Fernsehern weg. Da sich die Fernsehangebote bereits im öffentlichen Raum befinden, ist in diesem Fall eher die Meidung des Mediums mit Anstrengungen für das Individuum verbunden.

Ebenfalls fest angebracht sind Plakate, die für Produkte beziehungsweise Unternehmen werben oder auf Veranstaltungen hinweisen. Reine Produktwerbung wird unterschiedlich wahrgenommen. Während sie für die einen dahin „plätschert“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt), nehmen andere sie bewusst wahr, etwa „wenn es im

⁴⁸ Guillermo Mordillo ist ein Zeichner von Cartoons.

⁴⁹ Gemeint ist hier die Präsidentin der Comunidad de Madrid Esperanza Aguirre, die Mitglied der rechts-konservativen Partei „Partido Popular“ ist.

Supermarkt gerade die [...] fantastische Woche gibt, [...] wo es zwei [...] Produkte für den Preis von einem“ gibt (Juana, 35 Jahre, Madrid). Juana berichtet im Interview, grundsätzlich die Werbung der unterschiedlichen Einkaufsketten zu lesen. Das Lesen der Offerten ist für sie Bestandteil ihres Alltags und beschränkt sich nicht auf öffentliche Verkehrsmittel. Bei Veranstaltungshinweisen auf Plakaten berichteten die interviewten Personen immer wieder von Erlebnissen, bei denen ihre Neugier auf ein Ereignis durch einen Aushang in den Verkehrsmitteln oder an der Haltestelle geweckt wurde. Die Wahrnehmung der jeweiligen Hinweise erfolgt auf der Grundlage der persönlichen Interessen. Bei Kevin ist es das Kino. Besonders wenn er auf einem Plakat einen Künstler sieht, den er mag, ist er animiert, sich dem Aushang intensiver zu widmen. Anhand der Bilder, die er zuerst betrachtet, entscheidet sich, ob er sich mit den Hinweisen eingehender auseinandersetzt. Laura hingegen liest keine Berliner Lokalnachrichten und informiert sich mittels der Aushänge über regionale Veranstaltungen, da diese ihr zeigen, „was alles los ist“ und „auf dies oder jenes aufmerksam“ machen (Laura, 69 Jahre, Berlin). Für Laura sind „Ausstellungen zum Beispiel [...] immer sehr interessant“ und einmal hat sie durch ein solches Plakat von „einer Ausstellung über Jeanne Mammen, das ist [...] eine meiner Lieblingsmalerinnen hier in Berlin“ erfahren, eine Information, die sie sonst „gar nicht [...] mitbekommen“ hätte (Laura, 69 Jahre, Berlin). Angeregt durch die Ankündigung besuchte sie in der Folge die Gemäldeschau in einem Berliner Museum. Über die Möglichkeit einige Werke der Malerin im Original zu sehen, freute sich Laura und dies veranlasst sie auch zu einer positiven Einschätzung dieser Form der Öffentlichkeitsarbeit. Das Beispiel der elfjährigen Barbara zeigt einen ähnlichen Umgang mit Veranstaltungshinweisen. Da die Schülerin Aktivitäten wie den Besuch einer Messe oder eines Museums mit ihren Eltern koordinieren muss, sind bei ihr weitere Handlungsschritte notwendig. Insbesondere „die großen Plakate in den Metrostationen [...] fallen mir auf, [...] und da speziell einige Hinweise [...] wie etwa einmal als eine Messe der Wissenschaft in Madrid“ angekündigt wurde (Barbara, 11 Jahre, Madrid). Daraufhin besprach Barbara sich mit ihrer Mutter, was zu einem Familienbesuch der Messe führte. Obgleich Barbara von weiteren Veranstaltungshinweisen erzählt, die ihr Interesse wecken, erwähnt sie diese nicht bei ihren Eltern. So findet sie persönlich Vergnügungsparks sehr interessant und würde gern auch einen solchen besuchen, weiß aber, dass weder ihre Eltern noch ihre

Schwester an einem Besuch interessiert sind. Die Werbung für diese Freizeitbeschäftigung nimmt Barbara zwar wahr, sie lösen aber keine weiteren Handlungsschritte bei ihr aus, eben weil die Schülerin bereits einen Wissensvorrat über die Akzeptanz von Vergnügungsparks innerhalb ihrer Familie besitzt. Werbung kommt demzufolge auch bei umfassender medialer Vermittlung dann an ihre Grenzen, wenn sie mit der Alltagsrealität der jeweiligen Person nicht vereinbar ist. Die Anmerkungen von Maria stützen diese These. Die Berlinerin schaut sich ebenfalls die Aushänge an und „dann [...] denk ich mal so nach [...] was ist das jetzt und könnte man da hingehen, hast du vielleicht mal Lust irgendwo hinzugehen“, um letztlich aber festzustellen, „eigentlich gar keine Zeit“ zu haben (Maria, 14 Jahre, Berlin).

Neben der Zuwendung zu fest im Raum installierten Angeboten, so zeigt die Datenanalyse, ist das Lesen von Tageszeitungen, Zeitschriften, Büchern, aber auch Kopien oder persönlichen Notizen, wobei die beiden Letztgenannten am wenigsten vorkamen, eine besonders häufig auszumachende Beschäftigung. Bei ihren täglichen Bahnfahrten sieht Dana immer „unzählige Menschen, die sich während der Reise dem Lesen widmen“ (Dana, 60 Jahre, Madrid). Lesend verschafft sich der Einzelne einen Überblick über das tagesaktuelle Geschehen und partizipiert damit an gesellschaftlichen Vorgängen. Gleichermäßen stellt die Lektüre auch eine Form der Unterhaltung dar. Da einige öffentliche Verkehrsmittel, besonders U-Bahnen, keine Möglichkeit bieten, sich durch den Blick nach draußen ablenken zu lassen, empfinden Reisende wie Karl es als gute, zuweilen auch einzige Möglichkeit, um sich mit aktuellen Themen zu beschäftigen und die Nachrichten zu verfolgen:

Dank der Tatsache, dass ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahre, mit der Metro, erfahre ich am Morgen was in der Welt so los ist. Würde ich im Bus fahren, würde ich bestimmt aus dem Fenster schauen, aber da ich in der Metro bin, dann lese ich eben die Zeitung. Die halbe Stunde, die ich bis zu meiner Arbeit in öffentlichen Verkehrsmitteln zubringe, reicht aus, um mir einen Überblick über die Nachrichten zu verschaffen. Und es ist der einzige Moment, also fast der einzige Moment am Tag, den ich habe, um Zeitung zu lesen.

Karl, 56 Jahre, Madrid

In Madrid bieten zudem eine Reihe kostenloser Zeitungen, die am Morgen beispielsweise an zentralen Metroeingängen verteilt werden, einen Überblick über das Tagesgeschehen. Da die Zeitungen nicht sehr dick und die Artikel zumeist nur kurz sind, lassen sich die Zeitungen schnell durchsehen. Nachdem ein Fahrgast die Zeitung gelesen hat und sie nicht mehr benötigt, lässt sich oftmals eine besondere Form der Weitergabe ausmachen, die Juana im Interview ausführt:

Die Leute hier sind schon mehr oder weniger drauf getrimmt, dass sie, wenn sie fertig gelesen haben, dass sie die Zeitung entweder oben in das Ablagefach hinlegen [...] oder über den [...] Mülleimer. [...] Und derjenige, der will, der nimmt sich es und liest, also [...] die werden hier wiederverwertet [...].

Juana, 35 Jahre, Madrid

Juana, die selbst an einer Haltestelle einsteigt, wo keine Zeitung verteilt wird, ist auf diese Form der Weitergabe angewiesen und ergänzt, „wenn ich fertig bin, dann leg ich sie [die Zeitung, Anm. d. Verf.], lass ich sie auch im Zug, damit sie der nächste lesen kann“ (Juana, 35 Jahre, Madrid). Mit dem Überlassen der Zeitung an andere Personen wird diese zu einer Art Geschenk, das man eine Zeit benutzt, um es dann an andere weiterzureichen. Gleichermäßen zeigt sich darin auch eine anerkannte Handlungspraktik, der die allgemein geteilte Regel, ausgelesene Zeitungen an andere Personen weiterzureichen, zu Grunde liegt (Vgl. zum Aspekt der Reziprozität Stegbauer 2002). Damit geht auch die Legitimation einher, etwas von einem Papierkorb nehmen zu dürfen, ohne dass es zu falschen Schlussfolgerungen bezüglich der eigenen Person kommt.

Das Lesen von Büchern, so zeigt die Beobachtungsstudie, stellt eine häufige mediale Praktik in öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Ein Großteil der interviewten Personen gab an, das Buch extra für die Lektüre während der Reise mitzunehmen. Ferner verwies Kevin am Beispiel des Buches *Millennium* auf ein interessantes Phänomen, das sich auch bei den Beobachtungen zeigte:

Mir fällt auf, dass [...] immer alle dasselbe Buch lesen, es heißt *Millennium* und alle sind mit diesem Buch unterwegs und lesen es, also Bücher, vor allem dicke

Bücher und fast immer den momentanen Bestseller. Alle Welt liest dasselbe Buch.

Kevin, 26 Jahre, Madrid

In diesem Zusammenhang stellt das Unterwegs-Sein eine bewusste Form der Wahrnehmung der Lebenswelt dar. Mit der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht der Einzelne nicht nur einen gewünschten Ort, sondern erhält darüber hinaus, einen Einblick in praktizierte Alltagskultur. An diesem Beispiel zeigt sich, dass Medien ein wichtig und fortwährend präsender Bestandteil des Alltags sind.

Mit dem Lesen von Büchern oder Zeitschriftenartikeln bereiteten sich einige Personen während der Fahrt auf die Arbeit vor. Sowohl Ivo als auch Ludwig erzählten im Interview, während der Fahrt spezielle für ihre Arbeit notwendige Bücher oder Artikel zu lesen. Auf diese Weise eignen sie sich zum einen zusätzliches Wissen an und stimmen sich zum anderen bereits während der Fahrt gedanklich auf das Kommende, den Arbeitstag, ein (Ivo, 31 Jahre, Berlin, Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Ähnlich verhält es sich bei der 14jährigen Maria. Die Sportgymnasiastin hat durch ihre zahlreichen Trainingseinheiten nur wenig freie Zeit zur Verfügung, sodass sie Fahrten mit der Straßenbahn oftmals auch zum Lernen der Englisch- und Französisch-Vokabeln nutzt, denn da „ist halt auch keiner, der [...] mich die ganze Zeit volllabern könnte oder sowas“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). Sie empfindet die Fahrt als einen Moment der Ruhe, wo sie gut lernen kann, betont aber auch die Vorteile, wenn noch Klassenkameraden dabei sind, da diese ihr bestimmte, nicht verstandene Lerninhalte noch einmal erklären.

Bei der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln findet allerdings nicht jede Person gleichermaßen Ruhe, um sich seiner Lektüre zu widmen. Daniel sieht bei seinen Fahrten zwar „sehr viele Leute, die einfach um mich herum Zeitung lesen, Bücher lesen“, machte selbst aber die Erfahrung, dass er sich „da irgendwie [...] nicht wirklich darauf konzentrieren“ kann (Daniel, 30 Jahre, Berlin). Zwar liest er immer noch ab und an etwas, fügt jedoch hinzu, dass „so richtig Spaß machen tut mir eigentlich nur Musik hören“ (Daniel, 30 Jahre, Berlin). Damit wäre eine weitere

mediale Praktik angesprochen, die bei Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr wegzudenken ist: das Hören von Musik und gesprochener Sprache über portable Abspielgeräte. Die Nutzung der Abspielgeräte war bei den Beobachtungen oftmals nur durch einen kleinen Kopfhörer im Ohr zu erkennen. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass bereits mit dem Walkman den Menschen ein mobiles, technisches Gerät zur Verfügung stand, mit dem sie ortsungebunden Kassetten oder bei entsprechendem Empfang auch Radio hören konnten (Vgl. Gay et al. 2003). Einige Jahre später folgte der Discman. Die Bestrebungen, die Abspielgeräte immer handlicher werden zu lassen, spiegelt sich etwa in der Entwicklung der Minidisc wieder. Heutige MP3-Player haben die kleinen Abspielgeräte für Minidiscs an Praktikabilität hinter sich gelassen. Sie wiegen oftmals keine 100 Gramm, passen in die Hemd- oder Hosentasche, wobei sie ausgerüstet mit mehreren Mega- oder Gigabyte genügend Platz für Musik, Hörbücher oder Lehrgänge bieten. Die Entwicklung vom Walkman zum MP3-Player zeigt zum einen wie sich ein Medium an die Bedürfnisse einer Gesellschaft, die ein hohes Mobilitätsaufkommen kennzeichnet, angepasst hat. Zum anderen werden Inhalte anderer Medien, etwa des Buches, in Form eines Hörbuches nun auch über dieses Medium zugänglich. Da Bücher nun auch in dieser digitalen Variante in Erscheinung treten, besteht die Chance, den Kreis derer, der sie rezipiert, zu erweitern. Mag sein, dass diejenigen, die ein Buch als Schriftstück begreifen, dem sich nur lesend genähert werden kann, eine solche Entwicklung skeptisch betrachten. Im Hörbuch lediglich eine verkümmerte Variante des Buches zu sehen, wäre eine einseitige Betrachtung dieses Prozesses. Vielmehr bescheinigt diese Entwicklung und deren Erfolg, dass der heutige Alltag bestimmte Bedürfnisse mit sich bringt, mit denen sich auseinanderzusetzen ist. Wie die oben angeführten Befunde zeigen, greifen nach wie vor zahlreiche Fahrgäste zu einem Buch und es verschwindet nicht einfach aus dem Medienrepertoire (Vgl. hierzu auch Riepl 1913: 5).

In den durch die Beobachtungen erfassten Situationen, nutzten überwiegend Jugendliche und junge Erwachsene portable Abspielgeräte. In den Interviews zeigte sich jedoch, dass auch ältere Personen Medien in ihren Alltag integrieren, wenn sie diese als Bereicherung erleben. Der 60jährige Ludwig beispielsweise ist seit einigen Monaten im Besitz eines solchen Abspielgerätes. Er nutzt es, um sich während der

Fahrt zur Arbeit einen Sprachkurs anzuhören und auf diese Weise kontinuierlich seine Kenntnisse in der Fremdsprache zu verbessern (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Laura hingegen besitzt keinen MP3-Player. Sie nimmt jedoch wahr, dass um sie herum „viele sitzen [...] mit den Knöpfen im Ohr [...] und hören irgendwelche Sachen an“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Da im Leben von Laura generell Musik nur von geringer Bedeutung ist, sieht sie auch keine Notwendigkeit, sich ein solches Gerät anzuschaffen. Im Interview führt sie weiter aus, eine gewisse Unsicherheit gegenüber technischen Geräten, genauer gegenüber deren Bedienung zu haben. Allerdings hält sie diese Tatsache nicht davon ab, sich mit einem Medium auseinanderzusetzen und es sich anzueignen, wenn sie sich davon einen Nutzen verspricht. Eben aus diesem Grund plant sie die Anschaffung eines Mobiltelefons, selbst wenn ihr die Bedienung bisher unbekannt ist. In den Interviews ließen sich wie im geschilderten Fall durchaus Unsicherheiten im Umgang mit Medien erkennen. Allerdings führten diese nicht dazu, auf ein Medium und damit einhergehend eine Erweiterung kommunikativer Handlungsoptionen zu verzichten. Die Aussagen der Interviewten legen die Vermutung nahe, dass die Entscheidung für ein Medium hinsichtlich des individuellen Alltags getroffen wird. Wenn der Gebrauch eines Mediums einen Nutzen oder eine Erleichterung bei alltäglichen Handlungen, wie dem Mobil-Sein, erwarten lässt, setzen sich die Individuen auch mit neuen kommunikativen Praktiken auseinander.

Ferner eignen sich portable Wiedergabegeräte gut als „Nebenbeimedium“. Da beim Hören der auditive Informationskanal genutzt wird, besteht, anders als dies etwa beim Lesen der Fall ist, die Möglichkeit der visuellen Orientierung im Raum. Die Mediennutzung lässt sich somit auch bei Veränderungen wie beispielsweise beim Verlassen des Verkehrsmittels fortführen. Insbesondere das Hören von Musik erlaubt es, dem Einzelnen sein Aufmerksamkeitsmanagement individuell zu gestalten, ohne dass der Unterhaltungswert leidet. Die 14jährige Maria berichtet wie sie und ein Großteil ihrer Freunde bei gemeinsamen Fahrten über einen Kopfhörer Musik hören, während das andere Ohr frei bleibt, um sich unterhalten zu können (Maria, 14 Jahre, Berlin). Eine weitere in öffentlichen Verkehrsmitteln zu beobachtende Praxis stellt die simultane Mediennutzung dar. Während Personen Kopfhörer trugen, lasen sie noch in einem Buch oder einer Zeitschrift. In diesen Fällen war jedoch nicht

festzustellen, welche auditiven Inhalte sie wahrnehmen oder wie laut sie dies taten und wie intensiv sie sich der Lektüre widmeten. Es ist aber zu vermuten, dass eine intensivere Konzentration lediglich auf eine Informationsquelle möglich ist, also das Lesen das dominante Engagement und die Musik nur begleitend ist. Die doppelte Mediennutzung kann auf der einen Seite als anstrengend oder wie Kevin meint als „nicht realisierbar“ angesehen werden (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Auf der anderen Seite bietet das Hören einer individuell gewählten Musik auch die Möglichkeit, ein Gegenstück zu den zahlreichen Umgebungsgeräuschen zu schaffen. Eine derartige Abgrenzung schafft einen entsprechenden Raum, um sich mit dem gewählten Lesestoff zu beschäftigen.

Der Gebrauch des Laptops als mobile Variante des heimischen Computers ließ sich ebenfalls beobachten. Im Gespräch meint Bernd, es ist „schon auffällig“, dass „in den letzten Jahren diese Laptopgeschichte unheimlich zugenommen hat“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Darüber hinaus weiteten sich in den vergangenen Jahren die Nutzungsmöglichkeiten durch die Verwendung so genannter Surfsticks weiter aus und ermöglichen es nun auch auf Reisen auf ein umfassendes Kommunikationsnetz zurückzugreifen. Auch wenn ein Großteil der interviewten Personen selbst keinen Laptop während ihrer Reisetätigkeiten nutzte, hatten doch viele einen ähnlichen Eindruck wie Bernd. Er verwendet seinen Laptop in erster Linie für seine berufliche Tätigkeit wie seine Schilderungen von einer Fahrt nach Stuttgart bezeugen:

[...] bin in den Zug eingestiegen, das allererste, was ich gemacht hab, war mein Notebook aufgeschlagen, [...] um noch den HSDAP, den schnellen Internetanschluss von Erfurt zu nutzen und noch schnell E-mails abgerufen und dann im Prinzip durchgehend gearbeitet bis Stuttgart.

Bernd, 30 Jahre, Erfurt

Zudem verweisen die Bestrebungen der Hersteller immer handlichere Geräte zu designen, um sie überall und unkompliziert einsetzbar zu machen, darauf, wie Geräte sich an das Mobilitätsaufkommen in einer Gesellschaft anpassen. In diesem Zusammenhang sei besonders an die Veränderungen von Arbeitsstrukturen erinnert. Mobile Geräte ermöglichen es, dass Büro mit auf Reisen zu nehmen. Damit einher

geht eine Veränderungen der Grenzen zwischen beruflich und privat.

Ebenfalls handlich, überall einsetzbar und fester Bestandteil alltäglicher Kommunikationspraktiken ist das Mobiltelefon. Bei den Beobachtungen ließen sich vom Verfassen einer SMS-Nachricht über das Spielen und Bearbeiten des Terminkalenders bis hin zum Telefonieren unterschiedliche Gebrauchsweisen ausmachen. Darüber hinaus war der flüchtige Blick auf das Handy sehr häufig zu beobachten, der den Blick auf die Uhr zu ersetzen vermag. Während sich bei den Beobachtungen die gesamte Palette der Nutzungsmöglichkeiten dieses Multifunktionsgerätes zeigte, konzentrierten sich die Aussagen der Interviewteilnehmer hauptsächlich auf die Funktion des Telefonierens. Das Gespräch am Telefon findet unabhängig vom Ort statt und macht im Gegensatz zu vielen anderen medialen Nutzungsformen durch sein Eindringen in den auditiven Raum (auch den anderer Fahrgäste) auf sich aufmerksam. Ein Weghören ist oft nur schwer möglich. Zudem ist immer nur ein Teil des Gesagten hörbar, etwas, was die Aufmerksamkeit anzieht, manchmal die Mithörer stört und zuweilen die Phantasie beflügelt. Mit dem Mobiltelefon hat eine einst private beziehungsweise an einen festen Ort gebundene Kommunikationsform den öffentlichen Raum erreicht. Dass diese kommunikative Praktik an die neuen situativen Bedingungen anzupassen ist, zeigen die eruptiven Momente, die mit dem Gebrauch des Mediums im neuen Nutzungskontext einhergehen (Vgl. Höflich 2010: 98ff.).

Bevor diese kommunikativen Arrangements eine detaillierte Betrachtung erfahren, sei zunächst noch einmal festgehalten, dass der Gebrauch bestimmter Medien in öffentlichen Verkehrsmittel geplant wird, das heißt sie werden, wie etwa die Zeitung, extra für die Reise mitgenommen. In diesem Sinne ist von einer bewussten Vorbereitung und medialen Ausgestaltung der Reise zu sprechen. In anderen Fällen erfolgt die Zuwendung vielmehr, weil das Medium im Raum vorhanden ist. Fest installierten Fernsehgeräten oder Plakaten schenken Reisende, wenn es sich anbietet, einen Moment lang ihre Aufmerksamkeit. Ferner gibt es Medien, beispielsweise das Mobiltelefon, die ihren Besitzer im Alltag begleiten, sprich sowieso immer dabei sind und eben dann zum Einsatz kommen, wenn sie gerade benötigt werden. Medien kann sich mit unterschiedlicher Aufmerksamkeit gewidmet werden. Hierbei gibt es

Medien, etwa ein portables Abspielgerät, die sich gut zur Nutzung nebenbei eignen. Folglich ließen sich auch parallele Nutzungsweisen von mehreren Medien ausmachen. Standen im vergangenen Kapitel die unterschiedlichen Nutzungsvarianten und damit einhergehenden Funktionen einzelner Medien im Vordergrund, konzentrieren sich die folgenden Ausführungen auf die Möglichkeit, Medien für unterschiedliche Formen zwischenmenschlichen Kontakts einzusetzen.

6.5.3 Mediatisierte Interaktion

In der vorliegenden Studie zeigte sich, dass Reisende das Mobiltelefon ungeachtet seiner vielfältigen Einsatzmöglichkeiten insbesondere für die mediatisierte interpersonale Kommunikation nutzen. Bei der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln befinden sich Personen zwischen zwei Orten, den einen, den sie verlassen haben, und dem anderen, zu dem sie gerade reisen. In diesem Sinne stellt die Reise gleichermaßen einen Übergang von einer Situation in eine andere dar, die ein entsprechendes Zeitfenster bietet, um die eben verlassene Situation nach oder die Angesteuerte vorzubereiten. In der Analyse des empirischen Materials ließ sich die besondere Funktion des Mobiltelefons bei der Verkettung von Situationen und der Koordination hinsichtlich der Mobilität, des privaten Alltags sowie zu beruflichen Zwecken herausarbeiten (Vgl. hierzu auch Ling 2004: 69ff.).

Die Abstimmungsprozesse, bei denen die Fahrt an sich im Vordergrund steht, reichen von regelmäßigen Ankündigungen bis hin zur Abstimmung in besonderen Situationen. Die 14jährige Maria besucht das Sportgymnasium, trainiert zumeist am Nachmittag und ist daher immer erst am frühen Abend zu Hause. Aus diesem Grund schenken die Eltern der Schülerin ein Mobiltelefon. Seitdem „rufe ich meistens meine Eltern an [...], wenn ich vom Training losfahre“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). Ihre Eltern wissen somit genau, wann sie ankommen müsste und können dies in ihre Planungen wie etwa die Vorbereitung des Abendessens einbeziehen. Diese Handlung ist mittlerweile zur Routine geworden und stellt besonders für die Mutter eine emotionale Entlastung dar, die sich ohne die medialen Kommunikationsmöglichkeiten „richtig viele Sorgen machen“ würde (Maria, 14

Jahre, Berlin) (Vgl. hierzu auch Feldhaus 2003: 29). In diesem konkreten Fall ging die Vergrößerung des Mobilitätskreises der Tochter mit einer von den Eltern initiierten Erweiterung der kommunikativen Möglichkeiten einher. Durch die mediale Verbindung können Veränderungen im Tagesablauf schnell mitgeteilt werden. Interessant ist, dass bei älteren Personen ein ähnliches Phänomen wie bei Kindern auszumachen ist (Vgl. hierzu auch Oksman / Rautiainen 2005: 183ff.). Zuweilen durch deren Kinder oder aber durch die betroffenen Personen selbst veranlasst, beginnen nun auch zunehmend ältere Personen damit, sich mit dem portablen Telefon auseinanderzusetzen und dessen Nutzung zu studieren. Lange Zeit hatte Julia „das Telefon eher zur Dekoration“, das heißt, sie nutzte es fast nie, nahm es lediglich bei größeren Reisen mit und beschäftigte sich auch nur wenig mit dem Gerät (Julia, 80 Jahre, Madrid). Seitdem sie sich gesundheitsbedingt nicht mehr so sicher fühlt wie früher, „nehme ich das Telefon überall mit hin, wo ich hingeh“, einfach weil es den „Vorteil hat, wenn ich es mitnehme [...] und mir passiert irgendwas, wenn ich draußen bin, dann kann ich meine Tochter oder meinen Sohn oder sonst wen anrufen [...] und sagen, wo ich gerade bin“ (Julia, 80 Jahre, Madrid). Das Telefon wird zum potenziellen Rettungsanker. In beiden beschriebenen Fällen verschafft das Telefon dem Besitzer und/oder ihm nahestehenden Personen ein Gefühl von Sicherheit und führt dazu, dass Mobilität stattfinden kann beziehungsweise Mobilitätsmuster erhalten bleiben.

Des Weiteren greifen Reisende auf diese Form der Kommunikation zurück, wenn es aufgrund unvorhersehbarer Zwischenfälle zu Abweichungen routinierter Handlungen oder Ankunftszeiten kommt. Genau für solche ungeplanten Situationen nutzt Ludwig sein Mobiltelefon. Beispielhaft berichtet er von einer Verzögerung seiner Ankunftszeit, die ihm dazu bewogen hat, eine SMS-Nachricht an seine Frau zu senden. In erster Linie ging es ihm darum, „dass [...] einfach erst mal klar ist, dass, also, mir nichts passiert ist, sondern nur eben der Zug andersrum fährt“ (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Zum Zeitpunkt der Kontaktaufnahme war zwar „noch völlig unklar wie lange die Verspätung sein würde, [...] es war [...] aber auch schon klar, dass die vereinbarten Termine ich natürlich nicht einhalten konnte“ (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Letztlich führte die Kurzmitteilung zu einem Anruf seiner Frau, indem er die Situation kurz erklärte und das weitere Vorgehen mit ihr besprach.

Oftmals dient wie in diesem Beispiel die Mitteilung dazu, andere Personen in Kenntnis über die neuen Umstände zu setzen und somit Verunsicherungen entgegenzuwirken. Gleichzeitig äußert sich Dirk amüsiert über das auftretende Phänomen, bei jeder minimalen Abweichung sich direkt veranlasst zu sehen, bestimmte Personen darüber zu informieren. So beschreibt er eine Fahrt, bei der aus technischen Gründen ein unplanmäßiger Zugwechsel stattfinden musste. Ein Ersatzzug stand schon bereit, sodass es lediglich zu wenigen Minuten Verzögerung in der Reisezeit kam, was zur Folge hatte, dass erst einmal das "ganze Telefonbuch abtelefoniert" wurde, „allen erst mal sagen, dass [...] der Zug fünf Minuten Verspätung hat“ (Dirk, 28 Jahre, Erfurt). Mit der Kommunikation am Mobiltelefon gewinnt der Einzelne Handlungshoheit in der Situation zurück. Zwar ändert die Kommunikation mit anderen Personen nichts an der gegenwärtigen Situation, verschafft aber die Möglichkeit, den Tagesablauf direkt an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Es ist ebenso möglich, dass Reisende angerufen und nach dem Verlauf ihrer Reise oder ihrem momentanen Aufenthaltsort gefragt werden. Es besteht also eine kontinuierliche mediale Verbindung zwischen Personen. Folglich können Verabredungen zu faktisch jeder Zeit getroffen werden, was zuweilen dazu führt, dass sie hinausgezögert werden. Insbesondere bei längeren Zugfahrten findet die Koordination bezüglich des Abholens am Bahnhof oftmals erst während der Zugfahrt statt. In einem Beobachtungsfall telefonierte ein Mann wiederholt, um im Familien- und Bekanntenkreis eine Person zu finden, die ihn am Ankunftsbahnhof abholen konnte. Und auch Ludwig berichtet bei seinen Zugfahrten von „täglich mindestens zwei, drei“, die

entweder schon anrufen, wenn [...] der Zug [...] losgefahren ist [...] oder die [...], wenn sie kurz vor Altenburg [...] sind, [...] dann anrufen [...] und [...] die Sache mit dem Abholen klären.

Ludwig, 60 Jahre, Altenburg

Die Tatsache, mittels Telefon auch kurzfristig Arrangements zu treffen, verlagert die Notwendigkeit der Abstimmung lediglich auf einen späteren Zeitpunkt. Diese

Strategie mag zwar mit dem Gefühl verbunden sein, auf Veränderungen, meistens Verspätung, direkt reagieren zu können, führt jedoch, wie in dem Beobachtungsbeispiel gesehen, zuweilen zu aufwendigen Kommunikationsketten ehe eine Übereinkunft erreicht ist. Ein Grund für den notwendigen Mehraufwand an Kommunikation kann in der anfänglichen Unverbindlichkeit und anschließend in der Kurzfristigkeit der zu treffenden Absprache liegen. Bei vollkommen unvorhersehbaren Veränderungen im Tagesablauf und damit einhergehenden Problemen steht wiederum mit dem Mobiltelefon ein technisches Gerät zur Verfügung, mit dem sich diese schnell anzeigen und oftmals auch lösen lassen. So konnte die 14jährige Maria ihren Stiefvater anrufen und um Hilfe bitten, als auf dem Weg zur Physiotherapie ein Auto mit der Straßenbahn, in der die Schülerin saß, kollidierte und eine Weiterfahrt nicht möglich war. Der Stiefvater kam daraufhin mit dem Auto zu einem vereinbarten Treffpunkt, sodass Maria pünktlich zu ihrem Termin in der Physiotherapie erschien (Maria, 14 Jahre, Berlin). Ebenso hilfreich war das Mobiltelefon als es auf dem Flughafen Barajas in der Nähe von Madrid witterungsbedingt zur Annullierung zahlreicher Flüge kam. Dank des mobilen Apparates informierten Reisende Verwandte, Bekannte oder auch ihren Arbeitgeber über die Situation und trafen entsprechende Arrangements. Im Gegensatz dazu erlebte Laura, welchen organisatorischen Aufwand es bedarf, wenn ein unerwartetes Ereignis einen zwingt, den geplanten Tagesverlauf an die aktuelle Situation anzupassen. Aufgrund einer Straßensperrung und hohem Verkehrsaufkommens erreichte sie ihren Zug, der sie von Berlin nach Hamburg bringen sollte, nicht. Dies brachte sie in „extreme Bedrängnis“ und ihr blieb „nichts anderes übrig, als wieder nach Haus zu fahren, den Leuten eine Mail zu schicken *Ich komm zu spät*“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Ihren ersten Termin an diesem Tag hatte Laura um elf Uhr mit einem Doktoranden. Diesem „hab ich mit einer E-mail [...] mitgeteilt, dass ich jetzt den Zug nicht erreiche [...]. Gott sei Dank hat er seinen Kasten aufgemacht“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Mit zwei Stunden Verspätung traf sie am Zielort ein, konnte alle Termine zwar zu einer anderen Zeit, aber immerhin wahrnehmen. Letztlich „hat alles geklappt“, allerdings auch „Nerven gekostet“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Für solche Situationen hätte sich Laura durchaus ein Mobiltelefon gewünscht und findet, „das wär nämlich einfacher gewesen“ (Laura, 69 Jahre, Berlin).

Das letzte Beispiel verdeutlicht eine Schnittstelle zwischen der Koordination von Mobilität und Alltag. Die veränderte Mobilitätssituation führte zu einer Neustrukturierung des Tages.

Andere Telefonaktivitäten finden zwar in öffentlichen Verkehrsmitteln statt, stehen aber in keinem Zusammenhang mit der gegenwärtigen Mobilität, sondern dienen der alltäglichen Aufgabenbewältigung. Dank mobiler Kommunikationstechnologien besteht wie bereits angedeutet, während des Transits eine Verbindung zu anderen Orten. Damit ist sowohl ein längeres Verweilen in gerade zurückgelassenen als auch die Einstimmung auf kommende Situationen medial realisierbar. In den frühen Morgenstunden, in denen Ludwig täglich mit dem Zug zur Arbeit fährt, lassen sich beide Praktiken feststellen. Ein Gespräch diene der Vergewisserung, dass die Kinder aufgestanden sind. Physisch schon in dem Verkehrsmittel sitzend, ist eine medial gestützte Koordination der Familie möglich. Noch öfter wurde die Reisezeit für die Vorbereitung des kommenden Arbeits- beziehungsweise Schultages genutzt. Bei einer morgendlichen Zugfahrt beobachtete Sandra

so eine Vierergruppe junger Mädels, ich schätz mal so 17, 18, die mussten irgendwie in eine Berufsschule und die haben da ihre Bücher gewälzt, weil sie jetzt eine Klassenarbeit schreiben und dann ruft die eine da total aufgeregt jemanden an, also, eine andere Freundin, die nicht mit im Zug saß und [...] weißt du was dran kommt, kommt das auch dran und kommt das auch dran, ach du Scheiße [...] hab ich mir alles gar nicht angeguckt und ach naja [...] müssen wir jetzt mal sehen.

Sandra, 31 Jahre, Erfurt

Bereits bevor der Teenager mit seinen Mitschülern zusammentraf, ermöglichte die Kommunikation am Mobiltelefon dem Bedürfnis nach Austausch nachzugehen und eventuelle Themen der anstehenden Klassenarbeit zu besprechen.

Zudem gibt es Personen, die bereits während der Zugfahrt „sehr geschäftig“ mit ihrem Büro telefonieren, um „irgendwelche Dinge vorzubereiten“ (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Zum Beispiel erkundigte sich in einem Fall ein Mitreisender telefonisch nach bestimmten Unterlagen, die als Diskussionsgrundlage für ein anstehendes

Gespräch dienen sollten, das heißt einige Reisende „fingen dann schon an [...], den Dienst vorzubereiten, obwohl sie noch unterwegs waren“ (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Die medialen Möglichkeiten wirken sich somit auch auf zeitliche Abläufe aus. Im geschilderten Fall zeigt sich, wie eine Situation bereits vorbereitet wird, während die Person sich noch in einer anderen befindet. Das sich anschließende Kapitel beleuchtet eben diese Beziehung zwischen Zeit und Medien und die damit gegebenen Möglichkeit der Situationsverkettung.

6.5.4 Die zeitliche Dimension von Medien

Ob und wie Medien zum Einsatz kommen, richtet sich auch nach unterschiedlichen zeitlichen Aspekten. Wie bereits erwähnt, stellt das Unterwegs-Sein eine Zeit des Wartens dar. Eben diese Phase, in der Personen einmal kurz Verharren, versucht die Werbung zu nutzen und platziert entsprechende Plakate in diesen Räumen. Die von dem Individuum selbst mitgebrachten Medien wie etwa Zeitungen, Bücher, Laptops, Spielkonsolen oder Mobiltelefone kommen während dieser Wartephase zum Einsatz. Sie dienen entweder dem Zeitvertreib, erlauben es, wie im Fall des Laptops die Zeit effektiv zum Arbeiten zu nutzen oder wie beim Mobiltelefon zeitliche Gefüge neu zu ordnen beziehungsweise den Alltag zu koordinieren. Ein Aspekt, der darüber entscheidet, ob sich einem Medium zugewandt wird oder nicht, stellt die Länge der Reisezeit dar. Bernd beispielsweise berichtet, bei kurzen Fahrstrecken „pack ich keinen Laptop aus“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). In diesen Fällen widmet er sich eher einer Fachzeitschrift und informiert sich so über aktuelle Entwicklungen in seiner Branche. Zudem fiel mit Blick auf die Lektüre bei den Beobachtungen auf, dass sie sich in Abhängigkeit von der Tageszeit verändert. Während am Morgen die Reisenden eher eine Zeitung lasen, hielten die Fahrgäste am Nachmittag eher eine Zeitschrift oder ein Buch in der Hand.

Eingedenk zahlreicher Verpflichtungen und Beschäftigungsmöglichkeiten, stellt die Zeit in der subjektiven Wahrnehmung ein knappes Gut dar. Dementsprechend nutzten die Reisenden das zur Verfügung stehende Zeitfenster für Aktivitäten wie

etwa das Lesen. So bietet die Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln für Dana „die beste Möglichkeit [...], um lesen zu können“, eben einer Tätigkeit nachzugehen, für die sie in ihrem „alltäglichen Rhythmus ansonsten kaum freie Zeit zur Verfügung hat“ (Dana, 60 Jahre, Madrid). Ilka empfindet dies ähnlich. Besonders bei längeren Strecken genießt sie es, Zeit zum Lesen zu haben und nutzt in diesem Zusammenhang auch die Bahnhofsbuchhandlungen, um sich mit entsprechender Lektüre zu versorgen:

Ich nutze auch diese Zugfahrt, das gerade ist das Schöne, dass man da auch mal wieder Sachen lesen kann, deswegen nutz ich auch gerne am Bahnhof diese Zeitschriftenläden, um, um da [...] Zeitschriften zu kaufen, einfach mal so Sachen, wo ich einfach in der Woche auch nicht zu komme, um da mal zu lesen.

Ilka, 32 Jahre, Erfurt

Selbst wenn die Fahrgäste aus der Not eine Tugend machen und die Zeit des Wartens lesend verbringen, bleibt es doch so, dass mit der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln, eine entsprechende Zeitstruktur einhergeht, die sich gut für diese Tätigkeit eignet. Damit ist die Chance verbunden, sich die Freude am Lesen zu erhalten oder wiederzuentdecken. Die Reisezeit bietet dem Individuum die Gelegenheit, Aktivitäten nachzugehen (hier das Lesen), für die in der alltäglichen Praxis oftmals keine Zeit bleibt oder für die ansonsten an anderer Stelle im Tagesablauf ein entsprechendes Zeitfenster geschaffen werden müsste. Im Gegensatz zu anderen Medien wird der Lesestoff oftmals speziell für die Reise mitgenommen und kommt dann auch nur dort zum Einsatz. Auf diese Weise findet das Lesen einen festen Platz im ausgefüllten Alltag.

Mit Blick auf mediatisierte Interaktionsformen lässt sich eine Synchronisation der Gegenwart feststellen, die mit der Linearität der Zeit bricht (Vgl. Großklaus 2003: 35). Das Nacheinander von Tätigkeit kann nun immer öfter auch ein gleichzeitig werden, etwa dann, wenn wie im vorangegangenen Kapitel von Ludwig angesprochen bereits während der Zugfahrt bestimmte Vorkehrungen für eine anstehende Besprechung getroffen werden (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Durch mediale Entwicklungen ist es nun nicht mehr notwendig, die Ankunft im Büro

abzuwarten und sich höchstens während der Reise die Handlungsschritte, die nach der Ankunft am Arbeitsplatz folgen sollen, zu überlegen. Es werden Überlegungen in einem Telefongespräch oder einer E-mail direkt kommuniziert. Die Wahrnehmung der Reisezeit hat sich dahingehend verändert, dass sie nicht mehr einen Übergang zwischen den beiden Sphären darstellt, sondern bereits als Arbeitszeit angesehen wird. Mit dieser Veränderung verbindet sich jedoch auch die Chance, bei unvorhergesehenen Zwischenfällen notwendige Modifikationen im Tagesablauf vorzunehmen. Die Auswirkungen beschreibt Norman:

bezüglich jetzt Zugverspätung [...] eine Episode von einer Heimfahrt jetzt vor kurzem [...] da hatte der Zug ungefähr schon so 20 Minuten [...] dann ist zu guter Letzt der Zug noch [...] mitten auf freier Strecke [...] stehen geblieben, da kam dann nur so kurz die Durchsage Ja, wegen irgendwie Kofferfund in Eisenach auf dem Bahnhof können wir jetzt nicht die Fahrt fortsetzen [...]. Und da ging, was interessant war, plötzlich bei jedem ging auf einmal das Handy an, überall hat es geblinkt und geblitzert und alle haben angefangen und erst mal alles durchgegeben.

Norman, 34 Jahre, Erfurt

Durch das Telefonat kann der Einzelne ihm nahestehende Personen über die Verzögerung informieren, sodass sie sich nicht sorgen. Zudem bietet das Telefonat dem Individuum aber auch die Möglichkeit, in einer solchen Situation nicht tatenlos zu bleiben. Obgleich es sich um eine Phase des ungewissen Wartens handelt, passt der Einzelne die nächstfolgenden Handlungen an die neuen Bedingungen an und zeigt die Neudefinition im Gespräch an. Sicherlich kann dies auch wie bereits von Dirk veranschaulicht auf die Spitze getrieben werden, indem selbst auf minimale Verspätungen eine mediale Kommunikation folgt (Dirk, 28 Jahre, Erfurt). Mit dem Mobiltelefon steht dem Individuum folglich ein Medium zur Verfügung, um Situationen, in denen es zum Ausharren gezwungen wäre, zu gestalten. Die durch das Mobiltelefon hervorgerufenen Veränderungen in der Organisationskultur führen auch zu Veränderungen der Zeitkultur (Vgl. zum Aspekt Handeln, Medien und Zeit die Arbeiten von Beck 1994, Großklaus 2003, Neverla 2010). Zeitliche „Leerstellen“ lassen sich mit einem immer breiteren Repertoire medial auffüllen. Einerseits mag dies dazu führen, dass die Zeit als effektiv genutzt, also intensive Zeit erlebt wird,

andererseits kann mit dem dichten Takten von Handlungen und damit einhergehend mit dem Verlust von freien Zeiten dazu führen, dass die Zeit als beschleunigt erlebt wird.

6.5.5 Medien, öffentlicher Raum und neue Kommunikationssituationen

Mediennutzung findet nicht losgelöst vom Ort statt. Mit der zunehmenden Mediatisierung verändern sich auch der Raum beziehungsweise die Wahrnehmung des Raumes. Räumliche Bezüge werden dahingehend flexibel und fragil, als dass beispielsweise die feste Ortsgebundenheit bei einigen mediatisierten Kommunikationsformen nicht länger existent ist (Vgl. hierzu auch Schroer 2006: 12f.). Da nun aber der Raum und in die diesem gültigen Regeln über die zulässigen Handlungen oder Kommunikationsinhalte entscheiden, bedarf es im Fall mediatisierter Interaktion einer Lokalisierung des Gegenüber (Vgl. Laurier 2001). Am Mobiltelefon steht nicht mehr die Frage wer am Apparat ist im Vordergrund, sondern, wo sich die Person gerade aufhält. Ist der Ort des Kommunikationspartners bekannt, lassen sich so auch Rückschlüsse auf seine derzeitige Aktivität und Verfügbarkeit ziehen (Vgl. Green 2002: 32). Trotz aller Veränderungen, die durch Medien und kommunikative Praktiken insbesondere im öffentlichen Raum festzustellen sind, zeigen die Individuen nach wie vor ein Gespür für den Ort (Vgl. Höflich 2005d). Dieses Gefühl für den Ort führt auch dazu, dass mediale Angebote nur so im Raum angebracht sind, dass dessen Sinn erhalten bleibt (Krotz 2007: 243).

Gerade die Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht zuletzt durch den im letzten Abschnitt beschriebenen zeitlichen Aspekt prädestiniert dafür, sie medial auszugestalten. Zudem laden die medialen Angebote einiger Verkehrsmittel den Reisenden dazu ein, wie am Beispiel der fest installierten Fernseher in U-Bahn-Waggons beschrieben. Folglich kann die mediale Ausgestaltung eines Raumes darüber mitbestimmen, wann welches Medium genutzt wird. Hierzu zunächst die Ausführungen von Kevin bezüglich seiner medialen Reiseaktivitäten:

Also bei langen Reisen, etwa im Flugzeug [...] hat man Zeit, [...] meine Reisedauer beträgt meistens um die zwei, zweieinhalb Stunden und da nehme

ich gewöhnlich ein Buch mit oder die Zeitung, ich lese viel Zeitung, auch in der Metro, aber im Flugzeug mehr, da ich, immer wenn ich eine Reise antrete als erstes eine Zeitung kaufe. Dann überflieg ich die Zeitung erst mal, lese ein bisschen die Dinge, die mich am meisten interessieren [...] Danach lese ich entweder ein Buch, höre Musik oder wenn ich das Glück habe mit einer Fluggesellschaft zu fliegen, die Fernsehen hat – es gibt einige, die haben einen Fernseher zur individuellen Nutzung [...], wo man zwischen verschiedenen Filmen aussuchen kann oder man kann [...] irgendein Spiel spielen. Also dann ist es oft so, dass [...] ich Spiele gespielt habe und manchmal auch einen Film angesehen habe [...].

Kevin, 26 Jahre, Madrid

Die Ausführungen von Kevin bekräftigen zum einen den bereits erwähnten zeitlichen Aspekt, der auf die Auswahl des Mediums Einfluss nimmt und deuten zum anderen daraufhin, dass bei gegebener Verfügbarkeit von DVD und Spielen die Wahl auf diese Medienangebote fällt. Allerdings bliebe eine solche Auslegung einseitig und würde nicht berücksichtigen, dass sich Kevin sowohl eine Zeitung kauft als auch ein Buch für die Reise mitnimmt und beides auch nutzt. Während Zeitung und Buch im Besitz von Kevin sind und er jederzeit in ihnen lesen kann, stehen die technischen Medien als fester Bestandteil eines bestimmten Transitraumes, hier dem Flugzeug, nur für eine begrenzte Reisezeit zur Verfügung. In dem Beispiel findet sich weniger ein Beleg dafür, dass technischen Medien gegenüber einem Buch oder einer Zeitung generell Präferenz eingeräumt wird, sondern dass sich der Gebrauch unterschiedlicher Medien unter Berücksichtigung der situativen Gegebenheiten zu Nutzungsketten zusammenfügt⁵⁰.

Wie das Beispiel zudem zeigt, begleiten heutzutage zahlreiche Medien den Menschen beziehungsweise trifft der Reisende bei seinen Fahrten auf bereits im Raum befindliche mediale Angebote. Da durch die geschlossene Form und den begrenzten Raum in öffentlichen Verkehrsmitteln der Abstand zwischen den

⁵⁰ Neben dem bereits erwähnten Hörbuch, gibt es zudem von vielen Büchern mittlerweile auch eine digitale Lesevariante, die zumeist als E-book bezeichnet wird. Bei den Beobachtungen ließ sich nur eine Person ausmachen, die während der Metrofahrt in Madrid ein entsprechendes technisches Gerät nutzte, um in einem solchen E-book zu lesen. In den Interviews fand diese mediale Praktik keine Erwähnung.

Reisenden oftmals geringer ausfällt als an vielen anderen Orten des öffentlichen Lebens, scheint er für einige mediale Praktiken weniger geeignet zu sein. Insbesondere Nutzungsformen, die mit einer bestimmten Geräuschkulisse einhergehen, empfanden die Gesprächspartner oftmals als störend. Das Musikhören stellt eine solche Form der Mediennutzung dar, die immer wieder Erwähnung fand. Zuweilen hatten, so die Interviewteilnehmer, Mitreisende die Musik schlicht zu laut eingestellt, sodass sie trotz der Kopfhörer zu hören war und als störend empfunden wurde. Als besonders störend empfanden sie jedoch, wenn anstatt entsprechender Kopfhörer die Lautsprecher des Telefons oder Abspielgerätes beim Musikhören zum Einsatz kamen. Ein solches Erlebnis hatte Ernst, der sich darüber wunderte, wie „einmal eine Frau [...] neben mir [...] ihr Handy als [...] Musikabspielgerät benutzt hat, also ohne Kopfhörer und das auch für völlig selbstverständlich hielt“ (Ernst, 30 Jahre, Berlin). Juana kennt dieses Phänomen ebenfalls aus öffentlichen Verkehrsmitteln in Madrid. Sie sieht darin eine Form der Selbstpräsentation bei der „die Leute [...] unbedingt mitteilen wollen, was für Musik sie hören“ (Juana, 35 Jahre, Madrid). Beim Musikhören ohne entsprechende Kopfhörer handelt es sich keineswegs um eine Nutzungsform, die nur bei Erwachsenen Anstoß findet. Sowohl die 15jährige Tamara aus Erfurt als auch die 14jährige Maria aus Berlin finden es störenden, wenn „auch junge Leute [...] Musik hören, aber halt [...] nicht über Kopfhörer, sondern übers Handy oder so und dann so laut rumdröhnen lassen durch die ganze Straßenbahn“ (Tamara, 15 Jahre, Erfurt). Maria selbst würde sich nicht so verhalten, wäre ihr die genannte mediale Praktik doch „irgendwie voll peinlich“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). Die Beispiele illustrieren, dass es weniger um die Nutzung von portablen Abspielgeräten an sich und das damit verbundene Hören von Musik geht, sondern um die Art und Weise wie dieses geschieht. Die Personen ließen ein Gespür für den Raum, in dem sie sich befinden, vermissen, was jedoch nicht auf eine grundsätzlich durch Medien eingeleitete Veränderung von Regeln in öffentlichen Räumen hinweist wie die Einschätzungen der Interviewteilnehmer zeigten. Sie empfanden derartige Nutzungsformen als störend und mit Blick auf andere Reisende als „wenig respektvoll“ (Kevin, 26 Jahre, Madrid). Was allerdings klar hervortritt, ist der Aushandlungsbedarf, der mit den neuen medialen Möglichkeiten der Reisegestaltung einhergeht. Obgleich die Interviewteilnehmer die laute Musik, die sie faktisch mit anhören mussten, als „sehr unangenehm“ und mitunter als derart

störend empfanden, „dass man manchmal wirklich auch den Platz wechseln möchte“ sagten sie zumeist nichts, sondern harrten aus (Tom, 56 Jahre, Erfurt). Nur in Ausnahmefällen handelten sie wie Ludwig, der bei einer Zugfahrt auf einer Vierer-Sitzgruppe Platz genommen hatte. Ihm gegenüber saßen zwei Jugendliche, die über Kopfhörer Musik hörten. Allerdings war diese so laut eingestellt, dass auch Ludwig sie gut hörte. Nachdem er sich die Musik „eine Viertelstunde mit angehört“ hatte, fragte er die Jugendlichen, „ob es möglich wäre, das [...] leiser zu machen, dass man also nicht so viel nach außen hört“, worauf „sie sagten, dass das nicht geht“ und Ludwig sie bat „das auszumachen“ (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Sie „haben nicht groß gemault oder irgendwas“, sondern „die haben es eben einfach ausgemacht, haben das akzeptiert“ beschreibt Ludwig die Reaktion der Jugendlichen (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg). Die von Ludwig geschilderte direkte Aufforderung artikulierten Reisende, so die Vermutung, eingedenk der immer wieder vermeldeten Zwischenfälle in öffentlichen Verkehrsmitteln nur selten. Auch Ivo, der es zuweilen anstrengend findet, die Musik anderer Fahrgäste mithören zu müssen, dachte schon daran, „ob man was sagt“, entschied sich aber dagegen, denn „man will dann auch nicht den Leuten zu sehr auf die Nerven gehen“ (Ivo, 31 Jahre, Berlin). Die beschriebenen Erfahrungen mit zu lauter Musik stellen eine Variante territorialen Übertretens dar (Vgl. Goffman 1982: 83). Die individuelle Einschätzung der Situation, aber auch die persönliche Reizschwelle mag darüber entscheiden, ob Betroffene auf die akustische Störung hinweisen.

Ein kontextorientierter Blick auf die Situation des Reisens zeigt, dass laute Musik jedoch nicht die einzige Geräuschquelle im öffentlichen Raum darstellt (Vgl. hierzu auch Bull 2000). So weisen etwa die Beobachtungen darauf hin, dass der Lautraum heutzutage dicht besiedelt ist. Neben Musik, Telefonklingeln und unterschiedlichen Pieptönen (sowohl von Telefonen als auch in Form von Warntönen, etwa beim Schließen der Tür), lassen sich direkte wie auch mediatisierte Gespräche ausmachen. Zuweilen geben Personen unterschiedliche Geräusche wie permanentes Räuspern oder Schmatzen von sich, die sie mehr oder weniger bewusst machen. Das Fahrzeug selbst stellt eine weitere Geräuschquelle dar (zum Beispiel der laufende Motor, Geräusche der Karosserie beim Fahren, das Rattern der Räder auf den Gleisen oder der Antrieb der Turbinen im Flugzeug). Mitunter ließen bestimmte Geräusche

Handlungen anderer Reisender, die außerhalb des Blickfeldes saßen, erahnen. So deutet das Blättern in einer Zeitung auf einen lesenden Reisenden oder das Zischen beim Öffnen einer Getränkeflasche auf den Konsum eines Getränks hin.

Bereits ohne elektronische Medien legt sich über die Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln ein Geräuschteppich, der nun durch zusätzliche mediale Angebote noch dichter gewebt ist. Gleichmaßen sind es dann auch diese Möglichkeiten, die in das bereits bestehende Gefüge einzuordnen sind und etablierte Handlungsstrukturen oder Alltagsbereiche durcheinander bringen können.

Ein Beispiel stellen die nunmehr zahlreichen im öffentlichen Raum geführten privaten Gespräche am Mobiltelefon dar. Beim Telefonieren handelt es sich um eine einst private beziehungsweise berufliche Praxis, die in einem entsprechenden, geschütztem Raum, das heißt entweder zu Hause oder am Arbeitsplatz stattfand. Im öffentlichen Raum boten lange Zeit Telefonzellen diesen Schutzraum⁵¹. Das Mobiltelefon allerdings

ist mehr als nur ein technischer Ersatz für die Zelle. Es impliziert eine veränderte Telefonkultur, deren hervorstechendstes Merkmal ist, daß das Telefonat gewollt zu einem öffentlichen, ungeschützten Vorgang wird.

Ruprecht 1998: 18

Öffentliche Verkehrsmittel sind eine Art große Telefonzelle, in der jedoch zahlreiche Personen Platz finden. Die schützende Hülle des Privaten fehlt. Andere Reisende werden gewollt oder ungewollt Ohrenzeugen des Telefonats. Treffend streicht Laura die Besonderheit bei territorialen Aushandlungsprozessen bezüglich des Lautraumes hervor: „Ich kann leider die Ohren nicht anlegen, die Augen kann man zu machen, aber die Ohren kann man nicht umklappen“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Im Gegensatz zum Wegsehen gestaltet sich also ein Weghören weitaus schwieriger (Vgl. Simmel 1995: 730), sodass „du [...] dann automatisch irgendwie mithörst, auch wenn du es

⁵¹ Doch auch die Telefonzelle hat sich mittlerweile in eine schlichte Säule verwandelt.

nicht willst“ (Juana, 35 Jahre, Madrid) (Vgl. hierzu auch Ling 2004: 140ff., der dies als „forced eavesdropping“ bezeichnet). Indem sie „dann unfreiwillig auch viele Dinge [...], die man eigentlich gar nicht wissen wollte“ mithören muss, kommt sich Tamara dann „immer so ein bisschen [...] schutzlos vor“ (Tamara, 15 Jahre, Erfurt). Dieses Gefühl der Schutzlosigkeit entsteht, so Tamara, weil sie sich der Situation nicht entziehen kann. Wohingegen in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens Personen die Wahl haben, bestimmte Situationen und Interaktionen zu meiden, besteht diese Möglichkeit im dargestellten Fall nicht immer. Die Reisenden müssen sich mit der vorgefundenen Situation arrangieren, die Handlungsoptionen sind beschränkt. Vielleicht empfinden die Interviewteilnehmer aus diesem Grund akustische Belästigungen im Allgemeinen und die Mobiltelefongespräche im Besonderen als störend (Vgl. Höflich / Gebhardt 2005: 147). Die mediatisierten Formen der Interaktion erweitern die Kommunikationsgrenzen. Damit geht auch eine (Neu)Verortung des am Telefon Sagbaren einher. Zwar ist seit der Einführung des Mobiltelefons über ein Jahrzehnt vergangen und die Hochphase der Eruptionen mag vorüber sein, Aneignungsprozesse benötigen jedoch Zeit und so wird es neben Übertritten auch heute Schwellensituationen geben, bei denen die Nutzung nicht völlig geklärt ist. Daher wundert es nicht, wenn jede der interviewten Personen von mindestens einem Erlebnis berichtete, wo Privates am Telefon im Verkehrsmittel besprochen wurde. Einige Themen gehörten nach dem Empfinden der Gesprächspartner nicht in den öffentlichen Raum. Die Inhalte lassen sich unterschiedlichen Kontexten zuordnen: Entweder gaben telefonierende Personen Informationen über berufliche Themen beziehungsweise über die eigene Gefühlswelt preis oder sie machten Angaben zur eigenen sowie zu anderen Personen.

Mit Blick auf berufliche Themen ließen sich einerseits Gespräche ausmachen, die zur Vorbereitung von geschäftlichen Treffen dienten, andererseits waren auch direkt am Telefon geführte Dienstgespräche zu vernehmen. Bei Fahrten im öffentlichen Nahverkehr erlebt Laura hin und wieder und „vor allem unter den jungen Männern welche die [...] eifrigst in ihr [...] Handy da rein reden und irgendwelche Geschäftsbedingungen da eruieren“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Laura selbst „würde keine Geschäftsmodalitäten da erledigen“ und denkt sich, wird sie wieder einmal Zeugin eines solchen Gespräches, „mein Gott, so was sollte man vielleicht nicht

gerade in der vollgestopften Straßenbahn machen“ (Laura, 69 Jahre, Berlin). Sie führt jedoch weiter aus, keinen Anstoß an solchen Gesprächen zu nehmen. Auch bei den Beobachtungen waren unabhängig vom Beobachtungsort ähnliche wie die von Laura beschriebenen Gespräche auszumachen. Auch Elena berichtet von entsprechenden Erfahrungen während einer Zeit, in der sie täglich mit der Straßenbahn zur Arbeit fuhr. Sie hingegen fand es „eher nervig“ und meint „zu diesen Businessleuten“, dass für sie „ein öffentliches Verkehrsmittel [...] oft echt so eine Schaubühne ist“, auf der sie „superlaut über irgendwelche großen Eurosummen [...] mit der Absicht, dass möglichst viele Leute im Raum sie hören und sehen wie wichtig sie sind“ reden (Elena, 29 Jahre, Erfurt). Obgleich mittlerweile nicht mehr der Besitz eines Telefons an sich, Zeugnis von einem gehobenen Lebensstil abgibt, besteht nach wie vor die Möglichkeit, sich über die individuell ausgestalteten Gesprächsinhalte in Szene zu setzen. Damit sei jedoch nicht gesagt, dass geschäftliche Gespräche immer dieses Ziel haben, wie das Beispiel von Bernd zeigt. Er nutzt die tägliche Zug- beziehungsweise Autofahrt für dienstliche Telefonate, unterscheidet hierbei jedoch, ob es um „so kurze Anrufe [...], kurz mal fragen, bestätigen [...] nicht so wichtige Dinge“ geht oder ob es sich um ausführliche Telefonate handelt (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Diese führt er entweder im Auto oder versucht sie gleich ins Büro zu verlegen. Die Aussage von Bernd demonstriert, dass der Kontext über die Intensität der Mediennutzung entscheidet. Indem er weiter ausführt, in öffentlichen Verkehrsmitteln stets um leises Sprechen bemüht zu sein, zeigt er, dass trotz neuer medialer Möglichkeiten, sein Sinn für den Ort gewahrt bleibt.

Als weitere Form privater Kommunikation ließen sich Gespräche ausmachen, bei denen die Telefonierenden Informationen zur eigenen Gefühlswelt preisgaben. Maria berichtet von einer Fahrt in einer Berliner Straßenbahn bei der eine „Frau am Telefon mit ihrem Mann [...] über die Scheidung“ stritt (Maria, 14 Jahre, Berlin). In einem anderen Fall hat „eine junge Frau [...] ihrem Freund klar gemacht, dass sie nicht fremdgegangen ist“ (Ilka, 32 Jahre, Erfurt). Die Situation war den im Bus anwesenden Mitreisenden unangenehm und führte dazu, dass „wir uns so ein bisschen solidarisiert“ haben und „haben so gedacht *Oh Gott, das scheint ein heikles Gespräch zu sein, was da stattfindet*“ (Ilka, 32 Jahre, Erfurt). Zeuge eines solchen

Gespräches zu werden, mag bei den betroffenen Personen Schamgefühle wecken, da sie selbst diese Themen nicht in der Öffentlichkeit verhandelt hätten. Dennoch müssen sie sich mit dieser Situation arrangieren. Eine Möglichkeit besteht in der beschriebenen Form. Ähnlich wie im Fall von Judith solidarisierten sich auch hier Reisende und zeigten sich auf diese Weise gegenseitig an, dass auch andere ihre Einschätzung der Situation teilen und zumindest bei der eben erlebten Thematik die Grenze zwischen privat und öffentlich ähnlich ziehen. Ebenfalls im Bereich der Paarbeziehungen sind die Erfahrungen von Elena angesiedelt. Einmal hörte sie während einer Straßenbahnfahrt ein am Telefon geführtes Trennungsgespräch, bei dem

der Mann [...] mit seiner Freundin telefoniert und ständig Ja, ja [...], die war offensichtlich zu Hause dann schon am Koffer packen und er saß eben in der Straßenbahn fest [...], versuchte sie da irgendwie aufzuhalten, ich weiß nicht mehr was jetzt der Trennungsgrund war und der war dann eben immer nur am Reden: Ja, ich bin doch gleich zu Hause, lass uns doch dann darüber reden [...], er wurde dann immer panischer und die Freundin war zu Hause wohl da immer weiter am Packen und [...] ließ sich nicht beschwichtigen.

Elena, 29 Jahre, Erfurt

Die permanent realisierbare mediale Verbindung zwischen zwei Personen informiert in diesem Beispiel den Mann über die Absichten seiner Freundin, wohingegen er ohne Telefon vermutlich bei der Ankunft zu Hause vor vollendeten Tatsachen gestanden hätte. Nun bestand zumindest die Chance, durch das Telefongespräch eine face-to-face-Begegnung zu arrangieren. Demgegenüber und wie hier passiert, ist aber auch damit zu rechnen, zwar Kenntnis über die Vorgänge zu Hause zu erlangen, aufgrund der räumlichen Distanz tatenlos zuhören und das Gefühl aushalten zu müssen, nichts machen zu können.

Die Analyse der Daten verdeutlichte eine weitere Gruppe privater Telefongespräche. Bei diesen gaben die Personen Informationen über sich selbst oder über andere preis. Beispielsweise wurde Bernd während einer Fahrt in einem ICE Zeuge einer Kommunikation am Mobiltelefon eines Mitreisenden. Als Zuhörer

hätte man sich einen Zettel und Stift nehmen können und man hätte gewusst, wo er wohnt, wer anruft, wo er arbeitet, [...] wer er ist, ob er verheiratet ist, also, man hätte im Prinzip seine ganze Lebensgeschichte, also, er hatte so laut raus geschrien und hat auch [...] den Gegenüber immer benannt

Ernst, 30 Jahre, Berlin

Von einer anders gelagerten Reiseepisode berichtet Kevin aus Madrid. Als er vor kurzem an einer Metrohaltestelle wartete, fiel ihm eine Frau auf, die auf ihrem Mobiltelefon einen Anruf erhielt:

Sie fing dann an zu sagen, Ja, ja, ich komme gleich an, ich bin schon recht nah, ich bin an der Haltestelle xy, ich hab dann geschaut und das war sie nicht [die Haltestelle, Anm. d. Verf.], das war eine Lüge, sie war viel weiter weg und es fehlte auch noch ein ganzes Stückchen [...], da siehst du wie jemand lügt, du siehst die Situation, das hatte ein bisschen was von einem Film.

Kevin, 26 Jahre, Madrid

Das Beispiel verweist auf die Möglichkeit der Täuschung, die bei einer Interaktion über das Mobiltelefon (und auch bei anderen Medien) aufgrund fehlender Kontextinformationen des Gegenübers denkbar ist. Auch wenn es für die Frau keine Konsequenzen haben wird, wenn Kevin ihre Täuschung entdeckt, so präsentiert sie sich durch ihr Handeln als eine Person mit bestimmten Eigenschaften.

Zum Umgang mit neuen Kommunikationssituationen

Die Daten wie auch die vorangegangenen Beispiele verweisen auf einen zentralen Aspekt, der mit dem Telefonieren im öffentlichen Raum einhergeht und zwar die Tatsache, dass telefonierende Personen für andere hörbar private Themen besprechen. Damit geben sie der direkten Umgebung private Informationen von sich preis, die sie einem unbekannten Gegenüber in der Form vermutlich kaum mitgeteilt hätten. Auch wenn im öffentlichen Raum, konkreter in öffentlichen Verkehrsmitteln, schon immer Konversationen zwischen Menschen stattfanden und damit Privates im

öffentlichen Raum zur Sprache kam, fallen Telefongespräche durch ihre spezifische Struktur auf (Vgl. auch Ling 2005: 126). Während sich direkte Kommunikationspartner bei einem Gespräch in öffentlichen Verkehrsmitteln in der gleichen Situation befinden und sich auch gegenseitig anzeigen können, wenn das Gespräch zu laut oder zu privat wird, fehlt im Fall einer medial getragenen Konversation dieser gemeinsame Kontext. Mehr noch, ein Partner kann sich an einem privaten Ort befinden, sodass es für ihn völlig in Ordnung ist, die eine oder andere Frage zu stellen, wohingegen der Angerufene, der vielleicht gerade in einer Straßenbahn sitzt, für sich einschätzen muss wie privat das Gespräch werden kann. Und so konstatiert Tom, dass es für einige Leute „überhaupt keine Rolle“ spielt, „wer da mithören kann, die sind so öffentlich [...], weil sie sagen, mich kennt eh keiner [...] und mir tut ja keiner was“, sodass „sehr hemmungslos [...] inzwischen mit bestimmten Dingen, auch privater Art in öffentlichen Verkehrsmitteln“ umgegangen wird (Tom, 56 Jahre, Erfurt). Ferner rücken sich die Personen durch die in der Konversation gemachten Angaben in ein bestimmtes Licht beziehungsweise erhalten ein bestimmtes Image. Alle von den interviewten Personen geschilderten Beispiele sind gleichzeitig ein Beleg für einen kontinuierlich stattfindenden Prozess des Austarierens von Themen, die zum Gegenstand von Kommunikation werden dürfen, also dessen was öffentlich sagbar ist. Hierbei erscheint es sinnvoll, nochmals auf zwei wichtige Aspekte hinzuweisen. Zum einen geht es bei den geschilderten Erfahrungen um keine grundsätzliche Ablehnung von Medien, auch nicht von solchen, die der mediatisierten Interaktion dienen. Was sich vielmehr zeigt, ist ein Ausloten zwischen tolerierbaren und nicht akzeptablen Inhalten. Die Entscheidung darüber, im öffentlichen Raum grundsätzlich auch mediatisierte Kommunikation stattfinden zu lassen, scheint gefallen. Nun geht es in einem nächsten Schritt darum, besonders auch auf inhaltlicher Ebene auszuhandeln, wie diese mediatisierten Kommunikationspraktiken aussehen können.

Zum anderen ist dies keine Entwicklung, die sich auf ein Medium beschränkt. In öffentlichen Verkehrsmitteln geführte face-to-face-Gespräche fanden zuweilen auch über recht intime Themen statt. Bei der Beobachtung einer Straßenbahnfahrt besprach beispielsweise eine Frau mit ihrem Begleiter den ausstehenden Besuch beim Gynäkologen. Und auch bei anderen im öffentlichen Raum genutzten Medien

gibt es bestimmte Inhalte von denen sich Mitreisende belästigt fühlen. Als Beispiel sei hier ein Erlebnis von Oliver angeführt, der „das Gefühl der Erfahrung auf dem dünnen Eis der menschlichen Verkehrsformen wieder einmal ausgerutscht oder gar eingebrochen zu sein“, beschreibt (Dreitzel 1983: 148):

ich hatte mir [...] einen kleinen Laptop gekauft [...] und das erste [...] was ich gemacht hab, das war Mitte letzten Jahres [...], ist mir da so ein [...] Horrorspiel drauf zu ziehen [...] jedenfalls war so das Härteste, dass ich da saß, hab meinen Laptop hingestellt [...] und dann hatte ich da eine junge Frau neben mir sitzen, die wirkte auch so eine bisschen intellektuell [...] und ich mache den Resident Evil an, ja, so ein Spiel, wo man so auf Zombies schießt. Und das war vor allem [...] so eine wirklich eine Hardcore-Version und ich, ich fange so an, ballere dreimal und da platzt so ein Kopf [...] und das Blut spritzt [...] und die sitzt so da und guckt mich [...] die hatte einen strafenden, also vorwurfsvollen Blick so, [...] war völlig [...] entgeistert davon, dass ich, also, auch enttäuscht so von mir [...] und dann hab ich auch dieses Spiel relativ schnell ausgemacht. Ich hab gedacht, [...] das kannste nicht bringen.

Oliver, 29 Jahre, Erfurt

Die deutliche Reaktion der Frau veranlasste Oliver, das Spiel zu beenden. Mit ihrem Verhalten drückte sie einerseits ihr Entsetzen über die Art des Spiels aus. Da Oliver für seine Arbeit eine gewisse Kleiderordnung einzuhalten hat, schien andererseits sein äußeres Erscheinungsbild, das bei Begegnungen mit unbekannten Personen durchaus bei der Einschätzung derselben dienlich ist, nicht mit seinem Handeln kongruent zu sein. Indirekt führt es zudem vor Augen, dass anscheinend nicht nur eine Meinung über die so genannten Shooter-Spiele existiert, sondern auch ein bestimmtes Bild über diejenigen Personen, die diese Spiele nutzen⁵². Oliver hat aus diesem Vorfall die Konsequenz gezogen und nutzt nun keine Spiele mehr auf dem Laptop. Zumindest im Nachhinein ist ihm bewusst geworden, dass sich die öffentliche Nutzung eines solchen Spiels auch auf seine berufliche Reputation auswirken könnte, denn

⁵² Die Art der medialen Berichterstattung und die Kontexte mit denen das Spielen von Shooter-Spielen auftrat, können dazu beitragen, dass eine mediale Praktik - wie hier das Spielen von Shooter-Spielen - ein bestimmtes Image erhält.

in der Regel wissen mittlerweile die Leute, die im Zug sitzen, wer ich bin, das sind in der Regel Leute, die auch [...] pendeln und das ist immer nicht so günstig, weil ich hab ja [...] auch einen Job, wo ich in der Öffentlichkeit stehe.

Oliver, 29 Jahre, Erfurt

Die vorliegende Schilderung demonstriert, wie neben den möglichen Auswirkungen auf das persönliche Image, auch andere Personen betroffen sein können, und zwar insofern, als die dargestellten Inhalte die Grenzen des guten Geschmacks einzelner Mitreisender verletzen. Ferner sind nicht alle ausgewählten Spielvarianten ohne Altersbeschränkung. Beim öffentlichen Spielen können Jugendliche mit für ihr Alter ungeeigneten Inhalten konfrontiert werden. Es zeigt sich, dass nicht alle möglichen Nutzungsformen mobiler Geräte, auch im öffentlichen Raum realisierbar sind, sondern anwesende Personen mitzudenken sind. Die Prämisse hierbei lautet, andere Personen durch das individuelle Handeln nicht zu belästigen. Die Entscheidung, wo die durch technische Entwicklungen ermöglichten neuen Nutzungsformen auch tatsächlich zum Einsatz kommen, erfolgt in Abhängigkeit des jeweiligen Kontexts.

Zudem stellen alle angeführten Beispiele auf die eine oder andere Weise eine Form von territorialer Grenzüberschreitung dar. Mit Blick auf die genannten Geräuschquellen ist festzustellen, dass die Verkehrsbetriebe zunächst versuchten, mit Hilfe von Verbotsschildern die entsprechenden medialen Praktiken zu unterbinden. Allerdings setzte sich beispielsweise das angestrebte Telefonverbot nicht durch. Hierbei ist zu vermuten, dass einerseits entsprechende Sanktionsmaßnahmen fehlten und es sich andererseits bei öffentlichen Verkehrsmitteln um einen Ort handelt, an dem anders als vielleicht in einer Bibliothek oder im Kino, Gespräche durchaus toleriert werden. Folglich wandelten sich die Bemühungen dahingehend, dass nunmehr Hinweisschilder an andere anwesende Fahrgäste erinnern und entsprechend angemahnt wird, auch bei der Mediennutzung Mitreisende zu berücksichtigen. Der erwähnte Aushandlungsprozess bezüglich der Mediennutzung in öffentlichen Verkehrsmitteln wird eben gerade durch den Gebrauch des Mediums vorangetrieben und weniger, indem vorab klare Regeln formuliert werden. Vielmehr lassen sich neue

beziehungsweise veränderte Kommunikationsregeln als Resultat einer solchen Phase begreifen.

Bei neuen Kommunikationssituationen und insbesondere, wenn sie mit Störungen einhergehen, gilt es, Strategien des Umgangs zu entwickeln. Im empirischen Material zeigen sich verschiedene Reaktionen auf mediale Störungen, die zumeist akustischer Natur waren. Eher selten sprachen die Interviewteilnehmer wie im Fall von Ludwig den Verursacher der Störung an. Bernd berichtet wie ein Reisegast ihn selbst einmal auf ein zu laut geführtes Telefonat hinwies. Er selbst empfindet auch „so laut sprechen“ am Telefon „nicht schön“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Als sich einmal eine Frau zu ihm umdrehte und ihm einen Blick zuwarf, „weil ich wahrscheinlich zu laut war“, war ihm dies durchaus unangenehm (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Auch wenn er persönlich das Gespräch jetzt „nicht so laut“ empfand, versuchte er leiser zu sprechen und „auch die Hand dann so ein bisschen vor den Mund zu halten, damit das die anderen nicht belästigt“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt), also jene oftmals für Telefonate im öffentlichen Raum angewandte Abschirmungsgeste einzusetzen (Vgl. Höflich 2006: 35). Selbst wenn die Einschätzungen der Situation etwas auseinandergehen, denn Bernd empfand seine Gesprächslautstärke als angemessen, die Frau offensichtlich nicht, hat Bernd Verständnis für die Frau und meint, es „ist ihr gutes Recht, mir da ein Signal zu geben“, wenn „die sich da gestört gefühlt hat“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt). Eine non-verbale Geste, hier ein Blick, genügte, um bei Bernd hinsichtlich seiner Mediennutzung eine Reaktion hervorzurufen und zeigte gleichermaßen, dass ein Arrangement auch schnell gefunden sein kann. Allerdings waren Aushandlungsprozesse, die auf diese Weise geführt wurden, nur selten zu beobachten und von den Interviewten erlebt worden, wohl auch deshalb, weil die Reaktion des Gegenüber nicht vorhersehbar ist, also auch ein Konfliktpotenzial enthalten kann. Neben der konkreten Aushandlung, solidarisierten sich, wie am Beispiel von Ilka gesehen, von einem Übergriff belästigte Personen. Damit bestätigten sie sich gegenseitig die Gültigkeit ihrer Definition der Situation. Zumeist ertrugen sowohl die Interviewten als auch die beobachteten Personen einfach zu laute Musik oder das ungewollte Hören intimer Details, ohne mit sichtbaren Handlungen darauf zu reagieren. Allerdings, so veranschaulichen die Aussagen der Gesprächspartner nachdrücklich, bedeutet das stillschweigende Hinnehmen der

Vorgänge nicht, dass diese auch als akzeptable Handlungsweise betrachtet werden. Eine weitere Strategie diesen Situationen zu begegnen, beschreibt Fabian. Manchmal findet er es zwar „total nervig“ Zeuge eines Telefonats zu werden, gleichzeitig ist es „auch sehr amüsant [...], was man da so erfährt“ (Fabian, 47 Jahre, Berlin). Und so führt er weiter aus „also, ich [...] belausche gerne andere Leute, wenn ich alleine bin, viel lieber als lesen oder so“ (Fabian, 47 Jahre, Berlin). Die Praktik besteht also darin, das Gespräch bewusst zum Bestandteil der Reise zu machen. Wie bereits angedeutet, räumt aber auch Fabian ein, dass es Momente gibt, in denen dies nicht gelingt beziehungsweise gewünscht ist. Auch bei Maria wird hin und wieder das Telefongespräch zum Bestandteil der eigenen Reise. Wenn sie mit Freunden unterwegs ist und „irgendjemand, irgendwas Blödes am Telefon sagt und ich das höre, dann muss ich immer ein bisschen lachen“ (Maria, 14 Jahre, Berlin), besonders wenn Personen „irgendwas Lustiges sagen, wo man irgendwie den Zusammenhang halt nicht kennt, [...] dann fängt man irgendwie an, sich da drüber lustig zu machen“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). In diesem Fall ist die mediale Konversation von Unbekannten die Grundlage für die Kommunikation zwischen Maria und ihren Mitschülern.

Unabhängig von den unterschiedlichen Strategien herrschte der Grundtenor vor, dass „öffentliche Verkehrsmittel kein Ort für [...] Handysachen“, insbesondere Gespräche, sind, eben weil damit immer auch verbunden ist, dass „Leute, die ich überhaupt nicht kenne neben mir sitzen und mitbekommen, was ich [...] den anderen Leuten gerade mitteilen möchte“ (Daniel, 30 Jahre, Berlin). Zudem beschrieben die Gesprächspartner unterschiedliche Situationen, in denen sie selbst Zeuge von Telefongesprächen waren und die sie als unangenehm und störend empfunden haben. Gleichzeitig stellt sich jedoch heraus, dass die interviewten Personen im Falle eines eingehenden Anrufs diesen durchaus entgegen nehmen würden (Vgl. Okabe / Ito 2005: 210). Diesbezüglich merkten sie an, dass sie in einem solchen Fall versuchten das Gespräch „natürlich kurz zu halten“ (Ludwig, 60 Jahre, Altenburg), die Konversation „dann wirklich nur organisatorischer Art“ ist, bei der „keine Inhalte“ (Tom, 56 Jahre, Erfurt) zur Sprache kommen. Im Fall eines eingehenden Anrufs bei der Zugfahrt „geh ich raus und gehe in diese Gänge und da telefoniere ich“ (Ernst, 30 Jahre, Berlin). Eine andere Strategie besteht darin, „wenn ich einen Anruf bekomme

[...], dass ich die Leute entweder sehr schnell abwimmle oder ganz konkret sage, dass ich gerade in der S-Bahn sitze und noch einmal zurückrufe“ (Daniel, 30 Jahre, Berlin). Überdies „versuche ich leise zu sprechen“ (Bernd, 30 Jahre, Erfurt), wenn sich bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel die Notwendigkeit eines Telefonats ergibt. In jedem Fall ist darauf zu achten, dass es „die anderen nicht so stört“ (Sandra, 31 Jahre, Erfurt). Ivo bringt es auf den Punkt, wenn er sagt:

naja gut, wenn ich halt angerufen werde und dann ist es halt so und je nachdem, wer dran ist, [...] redet man dann kürzer oder länger, das ist nicht die Frage, das ist nur so, dass [...] in der Bahn zu telefonieren einfach blöd ist, weil man muss halt leise sprechen oder wenn man zu laut redet, [...] das ist halt schwierig in der Bahn einfach. Kann man machen, aber ja, das ist halt komisch.

Ivo, 31 Jahre, Berlin

Die Nutzung des mobilen Telefons in öffentlichen Verkehrsmitteln reflektierten die Interviewpartner kritisch und benannten damit einhergehende Besonderheiten, etwa die Dualität von öffentlich und privat. Nur zwei Personen erwähnten, dass sie bei besonders hoher Personendichte einen eingehenden Anruf auch einmal nicht annehmen. Trotz aller Bedenken und mitunter empfundener Störung können aber auch die interviewten Personen ihre eigene Telefonnutzung während des Reisens nicht völlig ausschließen. Die Befragten schilderten, dass sie bei der Integration des Mobiltelefons in ihren Alltag nicht umhin kommen, zuweilen das ein oder andere Gespräch im öffentlichen Raum zu empfangen. Genau dies führt zu der durch die Nutzung des mobilen Telefons mitgetragenen Veränderung von Kommunikationssituationen. Bei den Gesprächspartnern zeigt sich aber gleichzeitig, dass sie das Telefon nicht unreflektiert benutzen, vielmehr die neue Kommunikationssituation erfassen, die Anwesenheit anderer Personen bedenken und ihr Handeln entsprechend daran orientieren. Hierbei spielen sicherlich wie bereits erwähnt, individuelle Erfahrungen mit Blick auf die Mediennutzung während der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln eine Rolle. Eben weil Reisende nunmehr erleben, was es bedeutet, wenn permanent ein Telefon klingelt oder Telefonate zu laut geführt werden, entwickeln sie entsprechende Strategien der Mediennutzung, die eben potenzielle Dritte berücksichtigen.

Bisher fanden nur territoriale Übergriffe, die von den Mediennutzern ausgingen, Erwähnung. Allerdings können diese Übertritte auch andersherum verlaufen. Zumeist handelt es sich dabei um ein unangebrachtes Interesse anderer Reisender an der Tätigkeit der Person. Anstelle „höfliche Gleichgültigkeit“ (Goffman 1971: 85) zu demonstrieren, dringen sie mit Blicken in den privaten Raum anderer Personen ein. Oliver, der täglich mit einem Regionalzug zur Arbeit pendelt, arbeitet während der Fahrzeit und findet es „interessant, wenn man so mit dem Laptop arbeitet, wer einem [...] so über die Schulter schielt [...], da kann man das Langweiligste schreiben, was es gibt“ (Oliver, 29 Jahre, Erfurt). Gleichzeitig räumt er ein, bei sich ähnliche Verhaltensweise auszumachen und es „selber auch spannend“ zu finden (Oliver, 29 Jahre, Erfurt). Beispielsweise ist er „in Biologie mittlerweile belesen“ oder findet es „sehr interessant“, wenn er neben einem „Programmierer, IT-Techniker, die dann irgendwelche kryptischen Sachen auf ihrem Laptop machen, [...] sitzt“ (Oliver, 29 Jahre, Erfurt). Und auch Elena bestätigt, zur eigenen Unterhaltung zuweilen auf den Laptop anderer Reisender zu schauen:

Also ich muss ganz ehrlich zugeben, dass auf langen Zugfahrten, wenn jemand vor mir sitzt und einen Film guckt auf dem Laptop, dann versuch ich den Film mitzugucken, weil [...] man sieht dann immer so zwischen den beiden Sitzen ein bisschen was durch und dann guck ich immer den Film mit oder versuch es zumindest.

Elena, 29 Jahre, Erfurt

Im Gegensatz zum gezwungenen Mithören, beispielsweise der Mobiltelefongespräche, bedarf es im zuletzt geschilderten Fall einer gewissen Anstrengung und durchaus bewussten Zuwendungen des Blickes, um Informationen zu erhalten. Die Handlungsweise ist bereits von der Zeitung bekannt. Bei Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln war immer wieder zu beobachten, wie Reisende versuchten, in der Zeitung oder in dem Buch des Sitznachbarn mitzulesen. Erhält Juana morgens einmal keine der kostenlos verteilten Zeitungen, „dann les ich bei den anderen mit“ (Juana, 35 Jahre, Madrid). Diesbezüglich erzählt sie weiter, dass diese Handlung durchaus auffalle, „aber die Leute [...] daran gewöhnt“ sind und es somit „kein Problem“ ist (Juana, 35 Jahre, Madrid). Jedoch sei diese Praktik auf Zeitungen

beschränkt. Beim Versuch in Büchern oder persönlichen Schriftstücken mitzulesen, so Juana, fühlten sich die Personen aber durchaus gestört und versuchten sich abzugrenzen. Bei den Beobachtungen ließen sich eben diese Abschirmungsversuche registrieren, etwa indem sich Personen mit dem gesamten Körper wegdrehten oder das Buch beziehungsweise Schriftstück so hielten, damit nur sie darin lesen konnten. Diese Handlungsweise verweist zudem auf den Aspekt, dass ein Medium zu einer Art Schutzschild werden kann. (Vgl. Fox 2001, die dies für das Mobiltelefon beschreibt sowie Goffman 1971:135, der dies bereits für die Zeitung festhielt). Es dient dann dem Reisenden dazu, zu anderen Personen Distanz zu wahren und ein eigenes Territorium zu schaffen. Auf Reisen hat Tamara daher „lieber mein Buch vor mir aufgebaut und dann bin ich in Gedanken ganz woanders und dann [...] ist alles in Ordnung sozusagen“ (Tamara, 15 Jahre, Erfurt). Das Medium hilft der Schülerin dabei, sich aus der gegenwärtigen Situation ein Stück heraus zu nehmen.

Mit Hilfe portabler Abspielgeräte ließen sich Abgrenzungen in zweierlei Hinsicht feststellen. Einerseits nutzte Maria ihren MP3-Player dazu, um ihr eigenes Territorium zu verteidigen. Auf einer Straßenbahnfahrt saß neben ihr ein älterer Herr, der „sich richtig breit gemacht“ hat. Maria, die „nicht mit der Fensterscheibe kuscheln“ wollte, gleichermaßen aber auch die Nähe zu dem Herrn als unangenehm empfand, drehte als „zum Glück ein Platz frei“ wurde ihre „Musik voll laut“ (Maria, 14 Jahre, Berlin). Ihr Vorgehen zeigte die beabsichtigte Wirkung, denn der ältere Herr setzte sich von ihr weg. Andererseits bieten portable Musikabspielgeräte den Reisenden Schutz vor dem gezwungenen Mithören. Beim Hören präferierter Musikstücke oder Hörspiele muss der Reisende „sehr viel von den Sachen, die um mich herum passieren nicht mitbekommen“ (Daniel, 30 Jahre, Berlin). In diesem Sinne avancieren die Kopfhörer zu einer Art Ohrenschützer vor dem beanspruchten Lautraum anderer Fahrgäste.

Je nachdem wie Medien zum Einsatz kommen, können sie im Gebrauch durch Mitreisende mal als störend wahrgenommen werden, mal gar nicht auffallen. Gleichermäßen schützen bestimmte mediale Praktiken vor einer Belästigung durch den Mediengebrauch der Anderen. Da aber auf Medien und deren Einsatz im öffentlichen Raum scheinbar niemand verzichten kann und will, führt kein Weg

daran vorbei, die Nutzungsoptionen auszuhandeln. In der Folge kommt es auch zu Veränderungen gewohnter Situationen. All die genannten Aspekte sind Teil eines Mediatisierungsprozesses auf der Mikroebene, der eben auch zu neuen Normalitäten führen kann wie Dirk im Interview anmerkt:

was einem gerade in so vollen Zügen immer wieder auffällt, ist, das [...] man schnell mitbekommt, dass andere Leute telefonieren, andere Leute irgendwas lesen, andere Leute was [...] am Computer arbeiten und [...] man sich schnell auch so aufregt, dass man das hört, [...] dass da eben zugehört wird, wenn sie in Zimmerlautstärke telefonieren oder das mitgelesen wird [...] Da [...] sag ich dann immer: Ja, Leute, tut mir leid, dass ist jetzt hier ein öffentlicher Raum. Da kommt man nun mal mit anderen Leuten in Kontakt, da sieht man, was andere Leute machen, da hört man, was andere Leute reden [...] Handys werden nun mal benutzt heutzutage, [...] da muss man das eben auch ein Stück weit tolerieren [...] dass Leute einen hören oder dass aber auch man selber hören muss oder sehen muss, was andere Leute machen, [...]

Dirk, 28 Jahre, Erfurt

Dirk ist nicht der Meinung wie auch seine Aussage im Kapitel 6.2.4 bereits zeigte, dass im öffentlichen Raum nunmehr alles möglich ist, wohl aber, dass sich mit den kommunikativen Praktiken auch der öffentliche Raum wandelt. Umso wichtiger ist folglich, entsprechende Arrangements für die Nutzung auszuhandeln und das Medium aktiv in das bestehende Kommunikationsgefüge einzubinden. Für den Einzelnen bedeutet dies, ein Bewusstsein für das eigene Medienhandeln in unterschiedlichen Kontexten zu entwickeln. Hierbei bildet sich ein je eigenes Verständnis heraus, wo und wie, zu welchem Zweck und wie lange Medien in verschiedenen Situationen zum Einsatz kommen können (Vgl. zu dieser Thematik auch Weilenmann 2003b: 98). Unterschiedliche Ansichten bezüglich der Mediennutzung verweisen zudem auf ein je eigenes Normalitätsverständnis.

Die individuelle Mediensozialisation beeinflusst den Aneignungsprozess. Hierbei ist zu vermuten, dass er für Erwachsene oftmals eine Phase des Lernens und unsicheren Herantastens bedeutet, während Jugendliche sich durch spielerisches Ausprobieren an technische Neuerungen herantasten und sie dann selbstverständlich in ihren Alltag integrieren. Diese Tatsache birgt ein gewisses Konfliktpotenzial und gegenseitiges

Unverständnis über die medialen Praktiken beziehungsweise Nicht-Praktiken. Gleichmaßen ist die Aussage nicht so zu lesen, dass Störungen lediglich von den Jugendlichen ausgehen. Ein Bewusstsein über die eigene Mediennutzung und deren Auswirkungen auf die Kommunikationsordnung im öffentlichen Raum ermöglicht es erst, zu einer Übereinkunft darüber zu gelangen, welche Nutzungsweisen und Inhalte Teil dieser Ordnung werden können. Dies betrifft allerdings nicht nur das Mobiltelefon, sondern allgemein den Mediengebrauch im öffentlichen Raum. Sich darüber im Klaren zu sein, ist nicht nur für einen störungsarmen Ablauf der Begegnungen von Personen im öffentlichen Raum gewinnbringend, sondern kann auch für andere Sphären des Lebens, etwa aus beruflichen Gründen wichtig sein. In diesem Zusammenhang berichtet Juana von speziellen Kursen in ihren Unternehmen, die Mitarbeiter für den Umgang mit vertraulichen Daten im öffentlichen Raum sensibilisieren sollen. So gibt es etwa Anweisungen, in öffentlichen Verkehrsmitteln keine firmeninternen Dokumente zu lesen und auch entsprechende Gespräche zu vermeiden (Juana, 35 Jahre, Madrid). Die Problematik ist sicherlich nicht neu. Da sich aber mit dem Laptop und dem Telefon die Möglichkeiten zur Preisgabe firmeninterner Informationen im öffentlichen Raum stark erhöht haben und ähnliche Medienvarianten bei der täglichen Arbeit zum Einsatz kommen, erscheint es sinnvoll, diese Thematik in entsprechenden Kursen erneut aufzugreifen.

Der letztgenannte Aspekt verdeutlicht nochmals die Komplexität des Aneignungsprozesses, der aktiv von den Menschen zu gestalten ist und so von einer individuellen Ebene zu einem „shared understanding“, was der Gebrauch eines Mediums bedeutet und was dabei tolerierbar ist und was nicht, zu gelangen (Weilenmann 2003b: 101). Ausdruck findet diese Übereinkunft dann in mehr oder weniger stark fixierten Regeln.

6.5.6 Zusammenfassung

Heutige Reisesituationen zeichnen sich durch zahlreiche mediale Ausgestaltungsmöglichkeiten aus, die sich den Menschen anbieten. Die Palette der verfügbaren Medien reicht von Plakaten und Fernsehern über Bücher und Zeitungen

bis hin zu portablen Abspielgeräten und dem Mobiltelefon. Sie wirken auf den öffentlichen Raum und verändern ihn gleichermaßen.

Die Medien sind entweder fester Bestandteil des Raumes oder werden durch Reisende mitgebracht. Einige der Medien wie etwa die Zeitung oder das Plakat sind bereits seit langer Zeit als Begleiter von Reisen beziehungsweise in öffentlichen Verkehrsmitteln anzutreffen. Andere wiederum wie Fernseher oder das Mobiltelefon erweiterten erst in den letzten Jahren das mediale Repertoire von Reisesituationen. Es zeigte sich zudem eine je eigene Dauer der Medienzuhaltung. Während im Vergleich Medien wie Zeitungen, Zeitschriften, Bücher, aber auch der Laptop zumeist länger von den Menschen genutzt wurde, kamen Fernseher, Plakate, aber auch Mobiltelefone oftmals nur kurz zum Einsatz. Hierbei gilt es jedoch immer auch, den jeweiligen Grund für den Mediengebrauch, die Fahrzeit sowie den Nutzungsort zu berücksichtigen. So wird einem in der U-Bahn angebrachten Fernseher aufgrund der kurzen Reisezeit und wohl auch deshalb, weil die Informationen immer wieder kehren, nur über einen begrenzten Zeitraum Aufmerksamkeit geschenkt. Im Gegensatz dazu verfolgen Reisende bei entsprechend langen Flugstrecken einen kompletten Spielfilm auf dem Fernseher. Die Inhalte sind auf die jeweilige Reisezeit abgestimmt.

Die eingesetzten Medien dienen den Reisenden dazu sich die Zeit zu vertreiben, auf die Arbeit oder Schule vorzubereiten, um sich zu entspannen, den Kontakt zu anderen nicht anwesenden Personen zu suchen oder um den Alltag zu koordinieren. Es zeigte sich, dass Medien unterschiedliche Relevanz für den Alltag haben. Das Mobiltelefon hat dabei eine besondere Stellung, da es während der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln aus unterschiedlichen Anlässen die Reisenden bei der Koordinierung und Strukturierung ihres Alltags unterstützt. Einige Medien nutzten die Reisenden, weil diese gerade zu Verfügung standen (etwa das U-Bahn-Fernsehen). Demgegenüber gibt es andere Medien, die ausdrücklich für die Ausgestaltung der Reise mitgenommen wurden. Ferner eigneten sich einige Medien, allen voran portable Abspielgeräte, als „Nebenbeimedia“. Letztere gestatten es, parallel eine weitere Handlung, etwa ein Gespräch, stattfinden zu lassen.

Die zunehmende Verwendung von Medien in einem öffentlichen Raum wie den Verkehrsmitteln wirkt auf die Situation und verändert sie. Der Aushandlungsprozess, der sich vollzieht, wenn zu Beginn eine Handlung beziehungsweise ein Medium noch nicht in eine neue Situation integriert ist, dient eben dazu, die Verwendungsmöglichkeiten und -grenzen auszuloten. Dies ist insbesondere beim Mediengebrauch, der zusätzlichen Lautraum beansprucht der Fall. Mit Blick auf am Mobiltelefon geführte Gespräche kommt noch der Aspekt des Öffentlichen und Privaten hinzu. Es ließ sich eine starke Tendenz erkennen, möglichst keine privaten Details im öffentlichen Raum zu besprechen.

Gleichermaßen zeigt die Analyse, dass mediatisierte Gespräche aber Teil einer öffentlichen Kommunikationskultur geworden sind. Wie bei vielen Handlungen gibt es auch bei der Verwendung von Medien die Möglichkeit, durch unangebrachte Handlungsweisen aus dem Rahmen zu fallen, das heißt, wenn ein Medium zu einer öffentlichen Kommunikationskultur hinzukommt, erweitert sich nicht nur der Rahmen der Handlungsmöglichkeiten, sondern auch das Repertoire an möglichen Fauxpas im öffentlichen Raum.

Medien sind Bestandteil des Alltags und damit auch von Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln. Ihrem Platz in alltäglichen Situationen erhalten sie, in dem sie von Menschen genutzt werden und dann auch wieder handelnd auf die Nutzung reagiert wird. In diesem Aushandlungsprozess entscheidet sich, ob und wie die Nutzungspotenziale von Medien in verschiedenen Situationen zum Einsatz kommen.

7. Fazit

Die vorliegende Studie fragte nach den interpersonalen und mediatisierten Kommunikationsformen in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Menschen begeben sich in der Situation des Reisens in einen geschlossenen Raum, in dem sie bis zum Erreichen des individuellen Ziels verharren. Dabei treffen sie einerseits auf andere Fahrgäste, andererseits steht ihnen ein mehr oder minder großes

Zeitfenster zur Verfügung, das sie individuell gestalten. Dafür standen schon immer auch mediale Möglichkeiten zur Verfügung, die sich im Zuge der Mediatisierung erweitert haben.

Ausgehend von einer Betrachtung von Mobilität, besonders den räumlich-physischen Formen des Mobil-Seins, zeigte sich deren heutiger Stellenwert für die Gestaltung des Alltags. Menschen eigneten sich das Mobil-Sein handelnd an. Hierzu zählten auch Arrangements zwischen Mitreisenden. Eine vertiefende Analyse wie sowohl einander bekannte als auch unbekannte Personen miteinander kommunizieren und interagieren, ermöglichen die Theorie des Symbolischen Interaktionismus sowie die theoretischen Überlegungen über die Interaktionsordnung von Goffman (1978). Die Theorie der Mediatisierung von Krotz (2007) bildet die Basis, um den durch Medien unterstützten Wandel kommunikativer Praktiken sowie die damit einhergehenden Veränderungen der Kommunikationsumgebungen theoretisch zu fassen.

Um die zentrale Forschungsfrage nach den interpersonalen und mediatisierten Kommunikationsformen in öffentlichen Verkehrsmitteln beantworten zu können, ist eine offene Annäherung an das Forschungsfeld notwendig. Das bedeutet, die Situation des Reisens in ihrer gesamten Erscheinungsform zu erfassen und sich nicht voreilig auf bestimmte Praktiken zu beschränken und damit den Kontext, in dem sich Handeln vollzieht für dieses als relevant zu betrachten.

Hierzu orientierte sich die empirische Arbeit an der Heuristischen Sozialforschung und wählte die qualitative Beobachtung, das Interview mit Mobilitätstagebuch sowie die Dialogische Introspektion als Methoden. Die Heuristische Sozialforschung als regelgeleitetes Verfahren half dabei, die Erhebung zu strukturieren und sorgte für eine entsprechende Variation der Perspektiven, die letztlich dazu beitrug eine situationsensitive Betrachtung der Kommunikationsformen in öffentlichen Verkehrsmitteln vorzunehmen.

Die Befunde der vorliegenden Studie zeigen, dass selbst eine scheinbar so alltägliche Situation wie das Fahren in einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht einfach so verläuft, sondern ein komplexes Gefüge unterschiedlicher Kommunikationspraktiken ist. Bei der Situation des Reisens zeigt sich das Spannende im Alltäglichen.

Die vermutete Vielfalt der Personen und die daraus folgenden Arrangements ließen sich aus dem empirischen Material herausarbeiten. Die Tatsache, dass in öffentlichen Verkehrsmitteln zahlreiche Menschen aufeinandertreffen, hat für die interviewten Personen nicht nur Handlungsrelevanz, sondern stellt gleichermaßen auch eine Art Schaufenster des sozialen Lebens dar, in dessen Auslage unterschiedliche Charaktere, Lebensstile und Kommunikationsformen zu beobachten sind, die gleichermaßen auch ein Gefühl für das Leben in einer Stadt vermitteln.

Eben dieses Aufeinandertreffen von Personen in einem begrenzten Raum bringt es mit sich, dass die Menschen nicht umhin können, auch mit anderen in Kontakt zu treten und für die Zeit des gemeinsamen Reisens ein Arrangement zu finden. Damit werden öffentliche Verkehrsmittel zu einem sozialen Interaktionsraum.

Für die (Aus-)Handlungen in öffentlichen Verkehrsmitteln ließen sich die Regeln, die individuelle Einschätzung der Situation und die individuellen Bedürfnisse als Orientierungspunkte ausmachen. Der Abgleich zwischen diesen drei Aspekten ist für das Handeln entscheidend.

Die Regeln bieten den Menschen für ihr Handeln Orientierung, in dem sie angeben, welches Verhalten in einer konkreten Situation statthaft ist. Damit vermitteln sie den Menschen einen gemeinsamen Referenzpunkt und damit auch Handlungssicherheit. Die aus dem empirischen Material herausgearbeiteten Regeln weisen einen unterschiedlichen Grad an Fixierung auf. So können sie einerseits wie beispielsweise bei den Beförderungsrichtlinien schriftlich formuliert und damit für alle nachlesbar einen hohen Grad an Fixierung oder andererseits wie bei allgemein unterstellten Regeln zur Interaktion einen geringen Fixierungsgrad besitzen. Für die Missachtung von Regeln stehen Sanktionen zur Verfügung. Diese wiederum sind zum einen unterschiedlich stark fixiert und besitzen zum anderen je eigene Grenzen der Realisierbarkeit.

Regeln kommen in konkreten Handlungssituationen zum Einsatz und geben ihnen damit gleichermaßen Struktur. Ihre übersituative Wirkung beruht darauf, dass sie es erlauben in ähnlichen Situationen auch gleichartige Regeln zu unterstellen.

Allerdings orientieren sich die Menschen nicht ausschließlich an Regeln. Seine Komplexität erhält das Handlungsgefüge durch die individuellen Bedürfnisse des Einzelnen sowie die individuelle Einschätzung der Situation. Individuen schätzen die Realisierbarkeit der eigenen Bedürfnisse unter Berücksichtigung der Anforderungen der Situation ein. Harmonisieren diese Perspektiven, verläuft dieser Aushandlungsprozess unproblematisch. Ist dies allerdings nicht der Fall, reichen die Handlungsvarianten vom Zurückstellen der individuellen Bedürfnisse über die Ausreizung des Regelspielraums bis hin zum Regelbruch. Die wissentliche oder auch unwissentliche Missachtung von Regeln kommt im alltäglichen Miteinander immer wieder vor. Mit Sanktionen, die jedoch nicht auf jede Form der Übertretung folgt, wird der Person ihr Fehlverhalten angezeigt. Im empirischen Material zeigt sich, dass es oftmals mindestens genauso wichtig ist, derartige mit Regelbrüchen einhergehende Möglichkeiten zur Aggression ungenutzt zu lassen und damit den Fortlauf der Situation zu sichern.

Allerdings kann von der Regel abweichendes Verhalten auch auf einen Bedarf an Neuregelungen hinweisen und auf somit die Grundlage für Veränderungen im Regelrepertoire schaffen. Ein solcher Prozess ist momentan eingedenk der stattfindenden Erweiterung medialer Handlungsräume zu beobachten. Diese Veränderungen passieren jedoch nicht einfach so, sondern sind ein kontinuierlich stattfindender kommunikativer Akt des Aushandelns.

Die aufgezeigte Wechselbeziehung zwischen Regeln, individueller Einschätzung der Situation und individuelle Bedürfnissen ermöglichen eine Analyse des Handelns in Situationen, die sowohl die Bedeutung der Regeln als Orientierungspunkte im Miteinander als auch das Individuum in seiner Einzigartigkeit sowie die Rahmungskraft der Situation berücksichtigt.

Die individuelle Einschätzung der Situation erfolgt in raum-zeitlichen Bezügen. Während die Wahrnehmung des Raumes zumeist im Zusammenhang mit anderen Reisenden steht, ist das Zeitempfinden stärker ein individueller Vorgang, der Verbindungen zum Alltag der Menschen aufweist.

Reisende erleben die Zeit des Verharrens in Abhängigkeit ihrer momentanen Situation. So ist es von Bedeutung, ob sich der Fahrgast aus privaten oder beruflichen Gründen auf die Reise begibt. Ist eine Person in großer Eile, so wirkt sich dies ebenfalls auf die Wahrnehmung der Reisezeit aus. Dementsprechend fällt es dann auch schwerer oder erscheint gar unmöglich, die Zeit des Reisens für andere Tätigkeiten wie beispielsweise Lesen zu nutzen. Ähnlich verhält sich dies, wenn aus einer bestimmten Zeit des Verweilens durch unvorhergesehene Ereignisse eine unbestimmte Zeit des Abwartens wird. Damit geht gleichermaßen eine Veränderung der Definition der Situation einher, die sich von einer in ihren Handlungsfolgen planbaren in eine nicht-strukturierbare wandelt.

Ferner führen persönliche Lebensumstände zu unterschiedlichen Formen der Zeitgestaltung. Wenn generell im Alltag genügend Zeit vorhanden ist und Zeit etwas ist, die gefüllt werden will, stellt bereits die Fahrt in einem Verkehrsmittel eine Form der Ablenkung dar und die Verweildauer wird insbesondere damit verbracht, die unterschiedlichen Eindrücke wahrzunehmen. Ist der Alltag hingegen durch unterschiedliche Aufgaben geprägt und freie Zeiten knapp bemessen, nutzen die Interviewten die Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln, um sie unterschiedlich auszugestalten. Hierbei zeigte sich insbesondere die Bedeutung medialer Kommunikationsformen. Die Reisezeit wurde oftmals auch zu einer Medienzeit, in der Raum für mediale Praktiken war, wie etwa dem Zeitungslesen, für die im sonstigen Tagesverlauf keine Ressourcen zur Verfügung standen. Die Ergebnisse belegen, dass insbesondere mediale Kommunikationsmöglichkeiten dazu genutzt werden, um planbare „zeitliche Leerstellen“ zu gestalten.

In öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich unterschiedliche Zusammenkünfte ausmachen. Hierbei ist zwischen gemeinsam Reisenden, zwischen Fahrgast und Kontroll- beziehungsweise Begleitpersonal sowie einander unbekannten Fahrgästen zu unterscheiden.

Die Tatsache mit mindestens einer weiteren Person gemeinsam zu reisen, bietet eine Art natürlichen Schutz vor dem Kontakt mit anderen Reisenden. Gemeinsam Reisende besprachen oftmals die Anschlusshandlungen, die auf die Reise folgten.

Zudem tauschten sie sich über direkt mit Reise zusammenhängende Eindrücke, etwa die Wahrnehmung des urbanen Raums, aus.

Die Zusammenkunft von Fahrgast und Kontroll- beziehungsweise Begleitpersonal stellt eine weitere Form der Begegnung in öffentlichen Verkehrsmitteln dar, bei der zudem unterschiedliche Rollen mit je eigenen Funktionen von Bedeutung sind. Während die Fahrscheinkontrolleure (zum Beispiel im Stadtverkehr) eine disziplinarische Funktion haben und Flugbegleiter sich für den Bordservice verantwortlich zeichnen, vereint heutzutage die Berufsrolle des Zugbegleiters beide genannten Aspekte, was zu Spannungen zwischen dem Personal und den Reisenden führen kann. Neben dem direkten Kontakt besteht auch die Möglichkeit über technische Hilfsmittel alle Reisenden anzusprechen. Hierbei zeigten sich ein Bedarf an Verbesserung sowohl der Kommunikationsanlagen als auch der inhaltlichen Ausgestaltung. Die über Lautsprecher gegebenen Informationen waren für die Befragten oft unverständlich. Ebenso beklagten die Interviewten die Unvollständigkeit der Informationen beziehungsweise deren gänzliches Ausbleiben.

Am häufigsten treffen Reisende jedoch auf andere Fahrgäste, die ihnen zumeist unbekannt sind und es auch bleiben sollen. Allein die Tatsache, ein bestimmtes Zeitfenster in einem öffentlichen Verkehrsmittel zu verbringen, bietet die Möglichkeit, etwas über die Kommunikations- und Lebensformen anderer Menschen zu erfahren. In diesem Zusammenhang lässt sich auch das Phänomen des bekannten Unbekannten verorten.

Grundsätzlich gilt es, sich mit eben diesen Menschen so zu arrangieren, dass die Situation des Reisens möglichst ohne störende oder negative Ereignisse verläuft. Hierbei spielt der bereits erwähnte territoriale Aspekt eine wichtige Rolle, da ein großer Teil der notwendigen Aushandlungen eben den zur Verfügung stehenden Raum betrifft. Prinzipiell positionieren sich die Menschen in öffentlichen Verkehrsmitteln in Abgrenzung voneinander. Hinsichtlich der dabei möglichen Distanzen spielt das Verhältnis von Personendichte und dem verfügbaren Raum eine entscheidende Rolle. Die Distanz zu anderen Personen stellt eine Form der Kontaktmeidung dar, die sich in öffentlichen Verkehrsmitteln ausmachen ließ. Die Meidungsstrategien schützen den Einzelnen nicht nur vor einer Überflutung mit

Informationen, sondern können sich auch positiv auf den Reiseverlauf auswirken, da auf diese Weise Möglichkeiten zur Aggression ebenfalls ungenutzt bleiben.

Dessen ungeachtet offenbarten einige bekannte und wiederkehrende Handlungssituationen ein gewisses Konfliktpotenzial, da es immer wieder zu Regelmissachtungen kam. Wie anhand der Situation des Ein- und Aussteigens aufgezeigt wurde, führt ein immer wiederkehrender Regelbruch aber nicht zwangsläufig dazu, dass eine Regel verändert wird oder ihre Gültigkeit verliert. Allerdings sind in dieser Situation die Menschen gefordert, weil die Missachtung Unruhe in eine an sich routiniert verlaufende Handlung bringt. Je nach Schwere des Übertritts steht oftmals die Bestrebung im Vordergrund, den Fortgang der Situation zu gewährleisten, anstatt sanktionierend zu wirken.

Letztlich gibt es aber auch bei Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln Situationen, die den Kontakt zu anderen Reisenden begünstigen. Die interaktionsstiftenden Momente können zuweilen zu Interaktionssequenzen zwischen den Reisenden führen, die zumeist nur von kurzer Dauer und auf ein bestimmtes Thema ausgerichtet sind.

Während der Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln kommen verschiedene mediale Kommunikationsformen zum Einsatz. Die genutzten Medien sind entweder fester Bestandteil des Raumes, befinden sich bereits im Verkehrsmittel oder im Besitz des Reisenden. Durch ihre Verwendung wirken sie auf den Raum und verändern ihn. Demgegenüber wirkt sich aber auch der Raum auf die Handlungsoptionen aus.

Einige der Medien, wie etwa die Zeitung oder das Plakat sind bereits seit langem fester Bestandteil von Reisen. Andere wiederum wie Fernseher oder das Mobiltelefon erweiterten erst in den letzten Jahren das mediale Repertoire von Reisesituationen.

Die medialen Ausgestaltungsformen während der Reise dienten unterschiedlichen Zwecken. Mal waren sie reinen Zeitvertreib oder halfen dabei, die Arbeit vorzubereiten, sich zu informieren oder zu entspannen und auch, um mit anderen in Kontakt zu treten und den Alltag zu koordinieren. Einige mediale Praktiken

unterstützen den Menschen dabei, Situationen miteinander zu verketten oder animieren zu neuen Handlungen. Die Möglichkeit, während der Reise mit anderen Personen in Kontakt zu treten, wirkt sich auch auf die Linearität der Zeit aus: Das Nacheinander der Handlungen wird durch ein Nebeneinander ersetzt.

Die Dauer der Zuwendung hängt sowohl von der Reiselänge als auch von der Kommunikationsform ab. Einem in der U-Bahn angebrachten Fernseher wird aufgrund der kurzen Reisezeit und wohl auch deshalb, weil die Informationen immer wieder kehren, nur über einen begrenzten Zeitraum Aufmerksamkeit geschenkt. Im Gegensatz dazu verfolgen Reisende bei entsprechend langen Flugstrecken einen kompletten Spielfilm auf dem Fernseher. Zudem erfordert ein Telefonat bezüglich einer Verabredung zumeist weniger zeitlichen Aufwand als das Lesen einer Zeitung.

Hierbei offenbart sich aber auch, dass Medien unterschiedliche Relevanz für den Alltag haben. Insbesondere das Mobiltelefon unterstützt die Reisenden bei der Koordination und Strukturierung ihres Alltags. Einige Medien wie das U-Bahn-Fernsehen nutzen die Reisenden, weil diese gerade zur Verfügung stehen. Demgegenüber gibt es andere Medien, wie das Buch, die ausdrücklich für die Ausgestaltung der Reise mitgenommen werden. Zudem eigneten sich einige Medien, allen voran portable Abspielgeräte, als Nebenbeimedium. Letztere gestatten es, parallel eine weitere Handlung, etwa ein Gespräch, stattfinden zu lassen.

Mediatisierte Formen der Kommunikation finden ebenfalls regelorientiert statt. Kommen neue mediale Praktiken hinzu ist dieser Aushandlungsprozess, der die Handlungsmöglichkeiten und -grenzen regelt, immer wieder neu zu führen. Dies betrifft derzeit insbesondere jene Formen, die den Lautraum beanspruchen.

Allerdings sind territoriale Übertritte nicht nur durch mediale Gebrauchsweisen verursacht, sondern bedingen diese zuweilen auch. Im empirischen Material finden sich unterschiedliche Formen, in denen Reisende, medial präsentierte Inhalte von anderen Fahrgästen verfolgen.

Nachdem die Entscheidung gefallen ist, im öffentlichen Raum bestimmte Potenziale eines Mediums zu nutzen, bedarf es einer entsprechenden Auseinandersetzung, auch

auf inhaltlicher Ebene, wie die Ausgestaltung aussehen kann. Dies ist beispielsweise bei Gesprächen am Mobiltelefon der Fall, bei denen der Aspekt des Öffentlichen und Privaten eine wichtige Rolle spielt. Wie anhand des im öffentlichen Raum genutzten Shooter-Spiels gezeigt, beschränkt sich dieser Gesichtspunkt jedoch nicht nur auf die eben genannte Kommunikationsform. Mediale Kommunikationsformen gehen mit der Kommunikation über sie einher, was dazu führt, den Grenzverlauf zwischen öffentlichen und privaten sowie die bisher gültigen Normalitätsgrenzen neu zu hinterfragen.

Die Daten ließen eine starke Tendenz erkennen, möglichst keine privaten Details im öffentlichen Raum zu besprechen. Gleichermäßen verdeutlicht die Analyse des empirischen Materials, dass mediatisierte Gespräche Teil einer öffentlichen Kommunikationskultur sind.

Wie bei vielen Handlungen gibt es auch bei der Verwendung von Medien die Möglichkeit, durch unangebrachte Handlungsweisen aus dem Rahmen zu fallen, das heißt, wenn ein Medium zu einer öffentlichen Kommunikationskultur hinzukommt, erweitert sich nicht nur der Rahmen der Handlungsmöglichkeiten, sondern auch das Repertoire an möglichen Fauxpas im öffentlichen Raum.

Medien sind Bestandteil des Alltags und damit auch von Fahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln. Ihrem Platz in alltäglichen Situationen erhalten sie, in dem sie von Menschen genutzt werden und dann auch wieder handelnd auf die Nutzung reagiert wird. In diesem Aushandlungsprozess entscheidet sich, ob und wie die Nutzungspotenziale von Medien in verschiedenen Situationen zum Einsatz kommen.

Die Befunde der vorliegenden Studie dokumentieren in öffentlichen Verkehrsmitteln anzutreffende interpersonale und mediatisierte Kommunikationspraktiken. Für das Handeln in Situationen ist der Abgleich zwischen den individuellen Bedürfnissen, der individuellen Einschätzung der Situation sowie den in dieser gültigen Regeln zentral.

Darüber hinaus zeigt sich in der Vorgehensweise dieser Studie, dass die Betrachtung der Gesamtsituation Vorteile mit sich bringt und daher zu präferieren ist. Bei der

Untersuchung von Mediatisierungsprozessen ermöglicht eine solche Herangehensweise, nachzuweisen, wie ein Set an Medien in einer konkreten Situation zur Anwendung kommt. Zudem erlaubt die Studie, mediale Praktiken im Handlungskontext zu verorten. Auf diese Weise lässt sich beispielsweise belegen, dass mediatisierte Kommunikationsformen durchaus zu Störungen führen können, aber bei alltäglichen Begegnungen zwischen Menschen bei weitem nicht die einzigen Quellen sind, die Konfliktpotenzial bieten und entsprechend zu verhandeln sind.

Eine weitere Erkenntnis der Studie ist, dass Menschen in komplexen Situationen agieren, in denen sie nichts einfach so passieren lassen, sondern sie diese handelnd ausgestalten und auch verhandeln. Hierbei ist es nur selten möglich, sowohl interpersonale als auch mediatisierte Kommunikationsformen per se als gut oder schlecht zu bewerten, können sie doch zumeist entsprechend der Situation, in der sie zur Anwendung kommen, beides sein.

Einige Feststellungen der Studien, beispielsweise bezüglich der Reglements und Meidungsstrategien sind auch auf andere Bereiche des täglichen Lebens übertragbar, in denen unbekannte Personen aufeinandertreffen und vor der Aufgabe stehen, diese Zusammenkunft auszugestalten.

Empirische Studien, die wie die hier vorgelegte dem Forschungsgegenstand offen gegenüberstehen und ihn mit Hilfe entsprechender Erhebungsverfahren systematisch untersuchen, geben einen Einblick in mediale Praktiken und die Einbindung von Medien in den Alltag. Sie dokumentieren damit Dimensionen von Mediatisierung auf unterschiedlichen Ebenen (in diesem Fall der Mikroebene) und tragen dazu bei, diesen umfassenden Prozess auch empirisch zu hinterfragen und zu erforschen. Auch wenn derartige Forschungsarbeiten zuweilen mühsam sind und Zeit kosten, sind sie unentbehrlich, um die stattfindenden Veränderungen auch empirisch zu untersuchen, also den Schreibtisch zu verlassen und im realen Alltag zu hinterfragen, was gerade vor sich geht. Eine Frage, die sich aus der vorliegenden Studie ergibt, ist die nach dem Umgang mit Wartesituationen. Im Alltag gibt es in ihrer Struktur unterschiedliche Situationen des Wartens, die sich verschiedenen ausgestalten lassen. Anhand der vorliegenden Studie zeigt sich, dass dabei mediale Praktiken eine zentrale Rolle spielen. Offen bleibt aber, wie sich andere Situationen des Wartens in

ihrer Bedeutung wandeln, wenn den Menschen mehr Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Zudem wären für eine noch bessere Dokumentation der stattfindenden Wandlungsprozesse vor allem auch Langzeitstudien wünschenswert, die sowohl die Handlungspraktiken der Menschen in konkreten Situationen untersuchen als auch die individuellen Formen der Aneignungen hinterfragen. Auf diese Weise ließen sich verschiedene Aspekte von Medienhandeln detailliert beleuchten und der Prozess der medialen Ausgestaltung des Alltags hinsichtlich seiner Bedeutung für den Einzelnen als auch für die Handlungssituationen empirisch nachvollziehen.

Literaturverzeichnis

- Abels, Heinz ([2007](#)): Interaktion, Identität, Präsentation. Kleine Einführung in interpretative Theorien der Soziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Angrosino, Michael ([2007](#)): Doing Ethnographic and Observational Research. Los Angeles [u. a.]: Sage Publications.
- Augé, Marc ([1994](#)): Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt am Main: Fischer Verlag.
- Axtell, Carolyn / Hislop, Donald / Whittaker, Steve ([2008](#)): Mobile technologies in mobile spaces. Findings from the context of train travel. http://dis.shef.ac.uk/stevewhittaker/mobile_ijhcs08.pdf, letzter Zugriff: [30.05.2011](#).
- Bachleitner, Reinhard ([2005](#)): Flughäfen im Spannungsfeld von Mobilität und Immobilität. In: Rehberg, Karl-Siegbert / Schmitz, Walter / Strohschneider, Peter (Hrsg.): Mobilität - Raum - Kultur. Erfahrungswandel vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Dresden: w.e.b. Thelem, [S. 265–280](#).
- Badura, Bernhard ([1978](#)): Erving Goffman und die moderne Kommunikationsforschung. In: in Medias res. Preis für Kommunikationsforschung, [S. 2-8](#).
- Bahrtdt, Hans Paul ([1996a](#)): Grundformen sozialer Situationen. Eine kleine Grammatik des Alltagslebens. München: Beck Verlag.
- Bahrtdt, Hans Paul ([1996b](#)): Himmlische Planungsfehler. Essays zu Kultur und Gesellschaft. München: Beck Verlag.
- Barbour, Rosaline ([2007](#)): Doing Focus Groups. Los Angeles [u. a.]: Sage Publications.
- Baumgarten, Franziska [1931] ([1989](#)): Psychologie des Telephonierens. In: Forschungsgruppe Telefonkommunikation (Hrsg.): Telefon und Gesellschaft.

- Beiträge zu einer Soziologie der Telefonkommunikation. Berlin: Volker Spiess, [S. 187-196](#).
- Bausinger, Hermann ([1983](#)): Alltag, Technik, Medien. In: Pross, Harry / Rath, Claus-Dieter (Hrsg.): Rituale der Medienkommunikation. Gänge durch den Medienalltag. Berlin: Verlag Guttandin & Hoppe, [S. 24-36](#).
- Beck, Klaus ([1994](#)): Medien und die soziale Konstruktion von Zeit. Über die Vermittlung von gesellschaftlicher Zeitordnung und sozialem Zeitbewußtsein. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Berg, Sara / Taylor, Alex S. / Harper, Richard ([2005](#)): Gift of the Gab. In: Harper, Richard / Palen, Leysia / Taylor, Alex S. (Hrsg.): The Inside Text. Social, Cultural and Design Perspectives on SMS. Dordrecht [u. a.]: Springer, [S. 271-285](#).
- Berger, Peter L. / Luckmann, Thomas ([2007](#)): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag GmbH.
- Beyrer, Klaus ([1997](#)): Mit der Postkutsche zum regelmäßigen Reiseverkehr. In: Kemper, Peter (Hrsg.): Am Anfang war das Rad. Eine kleine Geschichte der menschlichen Fortbewegung. Frankfurt am Main, Leipzig: Insel Verlag, [S. 90-102](#).
- Bierhoff, Hans-Werner ([2001](#)): Prosoziales Verhalten. In: Stroebe, Wolfgang / Jonas, Klaus / Hewstone, Miles (Hrsg.): Sozialpsychologie. Eine Einführung. Berlin [u. a.]: Springer Verlag, [S. 319-351](#).
- Blumer, Herbert (1986): Symbolic Interactionism. Perspective and Method. Berkeley [u. a.]: University of California Press.
- Blumer, Herbert ([1973](#)): Der methodologische Standort des symbolischen Interaktionismus. In: Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen (Hrsg.): Alltagswissen, Interaktion und gesellschaftliche Wirklichkeit 1. Symbolischer

- Interaktionismus und Ethnomethodologie. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, [S. 80-146](#).
- Bollnow, Otto Friedrich ([1997](#)): Mensch und Raum. Stuttgart [u. a.]: Kohlhammer.
- Bottiger, Helmut / Rabenseifner, Adolf ([2007](#)): Die Mobilität des Menschen. Über Wege, Bahn und Grenzen hinaus. Petersberg: Imhof.
- Brown, Barry / Green, Nicola / Harper, Richard (Hrsg.) ([2002](#)): Wireless World. Social and Interactional Aspects of the Mobile Age. London: Springer.
- Buba, Hans Peter ([1980](#)): Situation. Konzepte und Typologien zur sozialen Situation und ihre Integration in dem Bezugsrahmen von Rolle und Person. Berlin: Duncker u. Humblot.
- Bull, Michael ([2000](#)): Sounding out the city. Personal Stereos and the management of everyday life. Oxford [u. a.]: Berg.
- Burkart, Günter ([2007](#)): Handymania. Wie das Mobiltelefon unser Leben verändert hat. Frankfurt am Main, New York: Campus Verlag.
- Burkart, Günter ([2000](#)): Das Mobiltelefon und die Veränderungen der Kommunikation im sozialen Raum. In: Soziale Welt. Zeitschrift für sozialwissenschaftliche Forschung und Praxis. 51. Jg., *Heft 2*, [S.209 – 232](#).
- Burkart, Thomas ([2010](#)): Die Methode der Dialogischen Introspektion. In: Burkart, Thomas / Kleining, Gerhard / Witt, Harald (Hrsg.): Dialogische Introspektion. Ein gruppengestütztes Verfahren zur Erforschung des Erlebens. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, [S. 43-52](#).
- Caron, André H. / Caronia, Letizia ([2007](#)): Moving cultures. Mobile communication in everyday life. Montreal [u. a.]: McGill-Queen's University Press.
- Chambers, Iain ([1990](#)): A miniature history of the Walkman. In: New Formations: a journal of culture, theory, politics, No.11, [S. 1-4](#).

- Charon, Joel M. (2004): Symbolic Interactionism. An Introduction, An Interpretation, An Integration. Upper Saddle River, New Jersey [u. a.]: Pearson Prentice Hall.
- Comunidad de Madrid (2006): Reglamento de viajeros del ferrocarril Metropolitano de Madrid.
<http://www.metromadrid.es/export/sites/metro/comun/documentos/reglamento.pdf>, letzter Zugriff 25.05.2011.
- COST269 Mobility Workgroup (2001): From Mobile to Mobility. The Consumption of ICTs and Mobility in Everyday Life.
<http://www2.lse.ac.uk/media@lse/whosWho/AcademicStaff/LeslieHaddon/Mobility%20and%20ICTs.pdf>, letzter Zugriff: 26.06.2011.
- Couldry, Nick / Livingstone, Sonia M. / Markham, Tim (2007): Media consumption and public engagement. Beyond the presumption of attention. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Cressey, Paul G. (2003): Taxi Dance Hall. A sociological study in commercialized recreation and city life. London [u. a.]: Routledge.
- Cresswell, Tim (2006): On the move. Mobility in the modern western world. New York, London: Routledge.
- DB Fernverkehr AG (2011): Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG.
http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt2011/MDB90892-gesamtdatei_fassung_23_05_2011.pdf, letzter Zugriff 25.05.2011.
- Dreitzel, Hans Peter (1983): Peinliche Situationen. In: Baethge, Martin / Essbach, Wolfgang (Hrsg): Soziologie. Entdeckungen im Alltäglichen. Hans Paul Bahrdt Festschrift zu seinem 65. Geburtstag. Frankfurt am Main, New York: Campus Verlag, S.148-173.
- Deutsche Gesellschaft für Soziologie (1992): Ethik-Kodex.
<http://www.soziologie.de/index.php?id=19>, letzter Zugriff: 30. März 2010.
- Díaz, Félix (Hrsg.) (2000): Sociologías de la situación. Madrid: La Piqueta.
- Dohmen, Caspar (2010): Post steigt auf Lkw um. In: Süddeutsche Zeitung, 66. Jg., Nr. 91, S. 21.

- Eurostat (2009): Panorama of Transport.
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF, letzter Zugriff: 20.06.2011.
- Falk, Gunter / Steinert, Heinz (1973): Über den Soziologen als Konstrukteur von Wirklichkeit, das Wesen der sozialen Realität, die Definition sozialer Situationen und die Strategien ihrer Bewältigung. In: Steinert, Heinz (Hrsg.): Symbolische Interaktion. Arbeiten zu einer reflexiven Soziologie. Stuttgart: Ernst Klett Verlag, S. 13-45.
- Feldhaus, Michael (2003): Die Folgen von Mobilkommunikation für die Privatheit. Empirische Ergebnisse zur Beurteilung ubiquitärer Erreichbarkeit in der Familie. In: Zeitschrift für Medien- und Kommunikationswissenschaft, 51, Nr. 1, S. 24-37.
- Flick, Uwe (2007): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Flick, Uwe (2004): Triangulation. Eine Einführung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Flick, Uwe (1996): Psychologie des technisierten Alltags. Soziale Konstruktion Repräsentation technischen Wandels in verschiedenen kulturellen Kontexten. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Fortunati, Leopoldina (2005): Mobile Telephone and the Presentation of Self. In: Ling, Rich / Pedersen, Per E. (Hrsg.): Mobile Communications. Re-negotiation of the Social Sphere. London: Springer Verlag, S. 203-218.
- Fox, Kate (2001): Evolution, Alienation and Gossip. The Role of Mobile Telecommunications in the 21st Century”, Social Issues Research Centre.
<http://www.sirc.org/publik/gossip.shtml>, letzter Zugriff: 13.06.2011.
- Franz, Peter (1984): Soziologie der räumlichen Mobilität. Eine Einführung. Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH.

- Friedrichs, Jürgen / Lüdtke, Hartmut (1977): Teilnehmende Beobachtung. Einführung in die sozialwissenschaftliche Feldforschung. Weinheim, Basel: Beltz Verlag.
- Fromm, Thomas (2010): Zur falschen Zeit. In: Süddeutsche Zeitung, 66. Jg., Nr. 91, S. 21.
- Funken, Christiane / Löw, Martina (Hrsg.) (2003): Raum – Zeit – Medialität. Interdisziplinäre Studien zu neuen Kommunikationstechnologien. Opladen: Leske + Budrich.
- Garfinkel, Harold (1994): Studies in ethnomethodology. Cambridge [u. a.]: Polity Press.
- Garhammer, Manfred (2000): Die Bedeutung des Raums für die regionale, nationale und globale Vergesellschaftung – zur Aktualität von Simmels Soziologie des Raums. In: Bahadır, Şefik Alp (Hrsg.): Kultur und Region im Zeichen der Globalisierung. Wohin treiben die Regionalkulturen? Neustadt an der Aisch: Verlag Degener & Co, S. 15-39.
- Gauntlett, David / Hill, Annette (1999): TV Living. Television, culture and everyday life. London: Routledge.
- Gay, Paul Du / Hall, Stuart / Janes, Linda / Mackay, Hugh / Negus, Keith (2003): Doing Cultural Studies. The Story of the Sony Walkman. London [u.a.]: Sage Publications.
- Gebhardt, Julian (2008): Telekommunikatives Handeln im Alltag. Eine sozialphänomenologische Analyse interpersonaler Medienkommunikation. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Gebhardt, Julian / Höflich, Joachim R. / Rössler, Patrick (2008): Breaking the silence? The use of the mobile phone in a university library. In: Hartmann, Maren / Rössler, Patrick / Höflich, Joachim R. (Hrsg.): After the mobile

- phone? Social changes and the development of mobile communication.
Berlin: Frank & Timme, [S. 203-218](#).
- Gehrau, Volker ([2002](#)): Die Beobachtung in der Kommunikationswissenschaft.
Konstanz: UVK Verlagsgesellschaft mbH.
- Geser, Hans ([2006](#)): Untergräbt das Handy die soziale Ordnung? Die Mobiltelefonie aus soziologischer Sicht. In: Glotz, Peter / Bertschi, Stefan / Locke, Chris / Thies, Henning (Hrsg.): Daumenkultur. Das Mobiltelefon in der Gesellschaft. Bielefeld: transcript Verlag, [S. 25-39](#).
- Geser, Hans ([2004](#)): Towards a Sociological Theory of the Mobile Phone.
http://socio.ch/mobile/t_geser1.pdf, letzter Zugriff: 6. August 2010.
- Giddens, Anthony ([1999](#)): Soziologie. Graz, Wien: Nausner & Nausner.
- Giesecke, Michael ([1998](#)): Der Buchdruck in der frühen Neuzeit. Eine historische Fallstudie über die Durchsetzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Glotz, Peter / Bertschi, Stefan / Locke, Chris / Thies, Henning ([2006](#)): Daumenkultur. Das Mobiltelefon in der Gesellschaft. Bielefeld: transcript Verlag.
- Goffman, Erving ([2002](#)): Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag. München: Piper Verlag.
- Goffman, Erving ([1996](#)): Über Feldforschung. In: Knoblauch, Hubert (Hrsg.): Kommunikative Welten. Ethnographie einer geschwätzigen Gesellschaft. Konstanz: UVK, Universitätsverlag Konstanz, [S. 261-269](#).
- Goffman, Erving ([1993](#)): Asyle. Über die soziale Situation psychiatrischer Patienten und anderer Insassen. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Goffman, Erving ([1982](#)): Das Individuum im öffentlichen Austausch. Mikrostudien zur öffentlichen Ordnung. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.

- Goffman, Erving ([1978](#)): Interaktionsrituale. Über Verhalten in direkter Kommunikation. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Goffman, Erving ([1977](#)): Rahmen-Analyse. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Goffman, Erving ([1971](#)): Verhalten in sozialen Situationen. Strukturen und Regeln der Interaktion im öffentlichen Raum. Gütersloh: Bertelsmann Verlag.
- Goffman, Erving ([1964](#)): The Neglected Situation. In: American Anthropologist, Vol. 66, No. 6, Part 2: *The Ethnography of Communication*, [S. 133-136](#).
- Gordon, Thomas ([2006](#)): Familienkonferenz. Die Lösung von Konflikten zwischen Eltern und Kind. München: Heyne Verlag.
- Göttlich, Udo ([2010](#)): Der Alltag der Mediatisierung: Eine Skizze zu den praxistheoretischen Herausforderungen der Mediatisierung kommunikativen Handelns. In: Hartmann, Maren / Hepp, Andreas (Hrsg.): Die Mediatisierung der Alltagswelt. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, [S. 23- 34](#).
- Gottwaldt, Alfred ([1997](#)): Dampf auf Schienen – Die ersten Lokomotiven. In: Kemper, Peter (Hrsg.): Am Anfang war das Rad. Eine kleine Geschichte der menschlichen Fortbewegung. Frankfurt am Main, Leipzig: Insel Verlag, [S.131-146](#).
- Grathoff, Richard ([1978](#)): Alltag und Lebenswelt als Gegenstand der phänomenologischen Sozialtheorie. In: Hammerich, Kurt / Klein, Michael (Hrsg.): Materialien zur Soziologie des Alltags. Opladen: Westdeutscher Verlag, [S. 67-85](#).
- Green, Nicola ([2002](#)): Who's Watching Whom? Monitoring and Accountability in Mobile Relations. In: Brown, Barry / Green, Nicola / Harper, Richard (Hrsg.): Wireless World. Social and Interactional Aspects of the Mobile Age. London: Springer, [S. 32-45](#).

- Großklaus, Götz ([2003](#)): Zeitbewusstsein und Medien. In: Funken, Christiane / Löw, Martina (Hrsg.): Raum – Zeit – Medialität. Interdisziplinäre Studien zu neuen Kommunikationstechnologien. Opladen: Leske + Budrich, [S. 23-38](#).
- Hagemann, Otmar ([2003](#)): Qualitativ-heuristische Methodologie im Lehr-Dialog. In: Hagemann, Otmar / Krotz, Friedrich (Hrsg.): Suchen und Entdecken. Beiträge zu Ehren von Gerhard Kleining. Berlin: Rhombos-Verlag, [S. 31-62](#).
- Hahn, Alois ([2003](#)): Aufmerksamkeit und Normalität. In: Link, Jürgen / Loer, Thomas / Neuendorff, Hartmut (Hrsg.): ›Normalität‹ im Diskursnetz soziologischer Begriffe. Heidelberg: Synchron, [S. 23-37](#).
- Hall, Edward T. ([1983](#)): The Dance of Life. The Other Dimension of Time. New York: Anchor Books.
- Hall, Edward T. ([1976](#)): Die Sprache des Raumes. Düsseldorf: Pädagogischer Verlag Schwann.
- Hamill, Lynne / Lasén, Amparo (Hrsg.) ([2005](#)): Mobile World. Past, Present and Future. London [u. a.]: Springer.
- Hauck, Mirijam / Schmieder, Jürgen ([2009](#)): Seiten voller Hass. <http://www.sueddeutsche.de/digital/mobbing-im-internet-seiten-voller-hass-1.488428>, letzter Zugriff: 8. August 2010.
- Heine, Hartwig / Mautz, Rüdiger / Rosenbaum; Wolf ([2001](#)): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt am Main: Campus Verlag GmbH.
- Helfferich, Cornelia ([2005](#)): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Hepp, Andreas ([2006](#)): Kommunikative Mobilität als Forschungsperspektive. Anmerkungen zur Aneignung mobiler Medien- und Kommunikationstechnologie. In: Ästhetik und Kommunikation. 37. Jhg. *Heft 132*, [S. 15-21](#).

- Hettlage, Robert ([1991](#)): Klassiker der zweiten Generation: Erving Goffman. In: Hettlage, Robert / Lenz, Karl (Hrsg.): Erving Goffman. Ein soziologischer Klassiker der zweiten Generation. Bern, Stuttgart: Verlag Paul Haupt, [S. 385-442](#).
- Hopf, Christel ([2008](#)): Qualitative Interviews. Ein Überblick. In: Flick, Uwe / Kardorff, Ernst von / Steinke, Ines (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, [S. 349-360](#).
- Höflich, Joachim R. ([2010](#)): „Gott – es klingelt!“ Studien zur Mediatisierung des öffentlichen Raums: Das Mobiltelefon. In: Hartmann, Maren / Hepp, Andreas (Hrsg.): Die Mediatisierung der Alltagswelt. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, [S. 97-110](#).
- Höflich, Joachim R. ([2009](#)): Mobile Phone Calls and Emotional Stress. In: Vincent, Jane / Fortunati, Leopoldina (Hrsg.): Electronic Emotion. The Mediation of Emotion via Information and Communication Technologies. Oxford [u. a.]: Peter Lang, [S. 63-83](#).
- Höflich, Joachim R. ([2006](#)): Places of Life – Places of Communication. Observations of Mobile Phone Usage in Public Places. In: Höflich, Joachim R. / Hartmann, Maren (Hrsg.): Mobile Communication in Everyday Life. Ethnographic Views, Observations and Reflections. Berlin: Frank & Timme, [S. 19- 51](#).
- Höflich, Joachim R. ([2005a](#)): Medien und interpersonale Kommunikation. In: Jäckel, Michael (Hrsg.): Mediensoziologie. Grundfragen und Forschungsfelder. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, [S. 69-90](#).
- Höflich, Joachim ([2005b](#)): Nähe und Distanz. Mobile Kommunikation und die kommunikative Ordnung des öffentlichen Raums. In: Grimm, Petra / Capurro, Rafael (Hrsg.): Tugenden der Medienkultur. Zu Sinn und Sinnverlust tugendhaften Handelns in der medialen Kommunikation. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, [S. 86-105](#).

- Höflich, Joachim R. (2005c): An mehreren Orten zugleich. Mobile Kommunikation und soziale Arrangements. In: Höflich, Joachim R. / Gebhardt, Julian (Hrsg.): Mobile Kommunikation. Perspektiven und Forschungsfelder. Frankfurt am Main [u. a.]: Peter Lang, [S. 19-41](#).
- Höflich, Joachim R. (2005d): A Certain Sense of Place. Mobile Communication and Local Orientation. In: Nyíri, Kristóf (Hrsg.): A Sense of Place. The Global and the Local in Mobile Communication. Vienna: Passagen, [S. 159-168](#).
- Höflich, Joachim R. (2003a): Vermittlungskulturen im Wandel: Brief – E-Mail – SMS. In: Höflich, Joachim R. / Gebhardt, Julian (Hrsg.): Vermittlungskulturen im Wandel. Brief, E-mail, SMS. Frankfurt am Main [u.a.]: Peter Lang, [S. 39-61](#).
- Höflich, Joachim R. (2003b): Part of two Frames. Mobile communication and the situational arrangement of communicative behavior. In: Nyíri, Kristóf (Hrsg.): Mobile Democracy. Essays on Society, Self and Politics. Wien: Passagen Verlag, [S.33-51](#).
- Höflich, Joachim R. (1996): Technisch vermittelte interpersonale Kommunikation. Grundlagen, organisatorische Medienverwendung, Konstitution „elektronischer Gemeinschaften“. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Höflich, Joachim R. (1992): Fernsehen als regelgeleitetes soziales Geschehen. Zum Beitrag einer »regelerorientierten Kommunikationsperspektive« bei der Analyse der Rezeptionssituation. In: Publizistik. Vierteljahressheft für Kommunikationsforschung. 37. Jhg., Heft 2, [S. 166-182](#).
- Höflich, Joachim R. (1989): Telefon und interpersonale Kommunikation – Vermittelte Kommunikation aus einer regelerorientierten Perspektive. In: Forschungsgruppe Telefonkommunikation (Hrsg.): Telefon und Gesellschaft. Beiträge zu einer Soziologie der Telefonkommunikation. Berlin: Volker Spiess, [S. 197-220](#).

- Höflich, Joachim R. / Gebhardt, Julian (2005): Mobile Kommunikation und die Privatisierung des öffentlichen Raums: Ergebnisse einer explorativen Studie. In: Höflich, Joachim R. / Gebhardt, Julian (Hrsg.): Mobile Kommunikation. Perspektiven und Forschungsfelder. Frankfurt am Main: Peter Lang, S. 135-157.
- Höflich, Joachim R. / Gebhardt, Julian (2003): Mehr als nur ein Telefon. Jugendliche, das Handy und SMS. In: Bug, Judith / Karmasin, Matthias (Hrsg.): Telekommunikation und Jugendkultur. Eine Einführung. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag, S. 125-144.
- Höflich, Joachim R. / Hartmann, Maren (2007): Grenzverschiebungen. Mobile Kommunikation im Spannungsfeld von öffentlichen und privaten Orten. In: Röser, Jutta (Hrsg.): MedienAlltag: Domestizierungsprozesse alter und neue Medien. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften, S. 211-221.
- Höflich, Joachim R. / Kircher, Georg F./ Linke, Christine / Schlote, Isabel (Hrsg.) (2010): Mobile Media and the Change of Everyday Life. Frankfurt am Main [u. a.]: Peter Lang, S. 171-190.
- Höflich, Joachim R. / Schlote, Isabel (2008): Lugares de vida, lugares de comunicación. Observaciones sobre el uso del teléfono móvil en lugares públicos. In: Aguado, Juan Miguel / Martínez, Inmaculada José (Coords.): Sociedad móvil. Tecnología, identidad y cultura. Madrid – Biblioteca Nueva, S. 89-118.
- Hörning, Karl H. / Reuter, Julia (Hrsg.) (2004): Doing Culture. Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und Praxis. Bielefeld: transcript Verlag.
- Humphreys, Lee (2005): Cellphones in public. Social interactions in a wireless era. In: new media & society. Vol. 7(6), S. 810-833.
- Huth, Markus / Hertrich, Mirko (2011): U-Bahn-Schläger mit Überwachungsvideo gesucht. <http://www.welt.de/vermischtes/weltgeschehen/article13329920/U-Bahn-Schlaeger-mit-Ueberwachungsvideo-gesucht.html>, letzter Zugriff: 25.05.2011.

- Jahoda, Marie / Lazarsfeld, Paul F. / Zeisel, Hans (1975): Die Arbeitslosen von Marienthal. Ein soziographischer Versuch über die Wirkungen langdauernder Arbeitslosigkeit. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Jain, Juliet / Lyons, Glenn (2008): The gift of travel time. In: Journal of Transportation Geography 16, [S. 81-89](#).
- Janesick, Valerie J. (2004): „Stretching“ Exercises for Qualitative Researchers. Second Edition. Thousand Oaks [u. a.]: Sage Publications.
- Kardorff von, Ernst (1991): Goffmans Anregungen für soziologische Handlungsfelder. In: Hettlage, Robert / Lenz, Karl (Hrsg.): Erving Goffman. Ein soziologischer Klassiker der zweiten Generation. Bern, Stuttgart: Verlag Paul Haupt, [S. 327-354](#).
- Katz, James E. (Hrsg.) (2008): Handbook of Mobile Communication Studies. Cambridge [u. a.]: MIT Press.
- Katz, James; Aakhus, Mark (Hrsg.) (2002): Perpetual Contact. Mobile Communication, Private Talk and Public Performance. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kavoori, Anandam / Arceneaux, Noah (Hrsg.) (2006): The Cell Phone Reader. Essays on Social Transformation. New York [u. a.]: Peter Lang.
- Kieserling, André (1999): Kommunikation unter Anwesenden. Studien über Interaktionssysteme. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Kleining, Gerhard (2010): Das Wichtigste in Kürze. In: Burkart, Thomas / Kleining, Gerhard / Witt, Harald (Hrsg.): Dialogische Introspektion. Ein gruppengestütztes Verfahren zur Erforschung des Erlebens. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, [S. 25-29](#).
- Kleining, Gerhard (2001): Offenheit als Kennzeichen entdeckender Forschung. In: Kontrapunkt. Jahrbuch für kritische Sozialwissenschaft und Philosophie, [S. 27-36](#).

- Kleining, Gerhard ([1999](#)): Vorschlag zur Neubestimmung. Dialogische Introspektion. Themenschwerpunkt: Introspektion als Forschungsmethode. In: Journal für Psychologie, 7(2); [S. 17-19](#).
- Kleining, Gerhard ([1995](#)): Lehrbuch entdeckende Sozialforschung. Band 1. Von der Hermeneutik zur qualitativen Heuristik. Weinheim : Beltz.
- Kleining, Gerhard ([1994](#)): Qualitativ-heuristische Sozialforschung: Schriften zur Theorie und Praxis. Hamburg-Harvestehude: Fechner Verlag.
- Kleining, Gerhard ([1982](#)): Umriß zu einer Methodologie qualitativer Sozialforschung. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 34 (2), [S. 224-253](#).
- Kleinman, Sharon (Hrsg.) ([2007](#)): Displacing place. Mobile communication in the twenty-first century. New York [u. a.]: Peter Lang.
- Knoblauch, Hubert ([2009](#)): Die Öffentlichkeit der Interaktion. In: Goffman, Erving: Interaktion im öffentlichen Raum. Frankfurt am Main [u. a.]: Campus Verlag, [S. 9-15](#).
- Kopomaa, Timo ([2000](#)): The city in your pocket. Birth of the mobile information society. Helsinki: Gaudeamus.
- Kowal, Sabine / O'Connell, Daniel C. ([2008](#)): Zur Transkription von Gesprächen. In: Flick, Uwe / Kardorff, Ernst von / Steinke, Ines (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, [S. 437-447](#).
- Krappman, Lothar ([2005](#)): Soziologische Dimensionen der Identität. Strukturelle Bedingungen für die Teilnahme an Interaktionsprozessen. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Krause, Juliane ([1999](#)): Unterwegs in Stadt und Land. In: Flade, Antje / Limbourg, Maria (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske+Budrich, [S. 65-92](#).

- Krotz, Friedrich ([2009](#)): Mediatization. A concept with which to grasp media and societal change. In: Lundby, Knut (Hrsg.): Mediatization. Concept, Changes, Consequences. New York [u. a.]: Peter Lang, [S. 21- 40](#).
- Krotz, Friedrich ([2008](#)): M wie Mediatisierung. In: Aviso 47, 2, [S. 13](#).
- Krotz, Friedrich ([2007](#)): Mediatisierung. Fallstudien zum Wandel von Kommunikation. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Krotz, Friedrich ([2005a](#)): Neue Theorien entwickeln. Eine Einführung in die Grounded Theory, die Heuristische Sozialforschung und die Ethnographie anhand von Beispielen aus der Kommunikationsforschung. Köln: Herbert von Halem Verlag.
- Krotz, Friedrich ([2005b](#)): Einführung: Mediengesellschaft, Mediatisierung, Mythen- Einige Begriffe und Überlegungen. In: Rössler, Patrick / Krotz, Friedrich (Hrsg.): Mythen der Mediengesellschaft – The Media Society and its Myths. Konstanz: UVK Verlagsgesellschaft, [S. 9-30](#).
- Krotz, Friedrich ([2003a](#)): Metaprozesse sozialen und kulturellen Wandels und die Medien. In: Medien Journal, 27. Jhg., *Heft 1*, [S. 7-19](#).
- Krotz, Friedrich ([2003b](#)): Die Mediatisierung der Lebensräume von Jugendlichen. Perspektiven für die Forschung. In: Bug, Judith / Karmasin, Matthias (Hrsg.): Telekommunikation und Jugendkultur. Eine Einführung. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag, [S. 167-183](#).
- Krotz, Friedrich ([2003c](#)): Perspektivität und abstrakte Bestimmung. Überlegungen zu einer Grundlegung heuristischer Forschung. In: Hagemann, Otmar / Krotz, Friedrich (Hrsg.): Suchen und Entdecken. Beiträge zu Ehren von Gerhard Kleining. Berlin: Rhombos-Verlag, [S. 271-294](#).
- Krotz, Friedrich ([2001](#)): Die Mediatisierung kommunikativen Handelns. Wie sich Alltag und soziale Beziehungen, Kultur und Gesellschaft durch die Medien wandeln. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.

- Krotz, Friedrich ([1991](#)): Lebensstile, Lebenswelten und Medien: Zur Theorie und Empirie individuenbezogener Forschungsansätze des Mediengebrauchs. In: Rundfunk und Fernsehen, 39. Jhg., *Heft 3*, [S. 317-342](#).
- Kruse, Lenelis / Graumann, Carl F. ([1978](#)): Sozialpsychologie des Raumes und der Bewegung. In: Hammerich, Kurt / Klein, Michael (Hrsg.): Materialien zur Soziologie des Alltags. Opladen: Westdeutscher Verlag, [S. 177-219](#).
- Kurpjuweit, Klaus / Törne, Lars Von ([2009](#)): S-Bahn Chaos geht weiter. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehr/s-bahn-chaos-geht-weiter/1833886.html>, letzter Zugriff: 28. November 2010.
- Küstners, Ivonne ([2009](#)): Narrative Interviews. Grundlagen und Anwendungen. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kvale, Steinar ([2007](#)): Doing Interviews. Los Angeles [u. a.]: Sage Publications.
- Lamnek, Siegfried ([2005a](#)): Gruppendiskussion. Theorie und Praxis. Weinheim, Basel: Beltz Verlag.
- Lamnek, Siegfried ([2005b](#)): Qualitative Sozialforschung. Ein Lehrbuch. Weinheim, Basel: Beltz Verlag.
- Lamnek, Siegfried ([1995](#)): Qualitative Sozialforschung. Band 2: Methoden und Techniken. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Lasén, Amparo ([2005](#)): Understanding Mobile Phone Users and Usage. http://eprints.ucm.es/6477/1/WFS4_UnderstandingMobilePhoneUsersAndUsage.pdf, letzter Zugriff: 25. Juni 2011.
- Laurier, Eric ([2001](#)): Why people say where they are during mobile phone call. In: Environment and Planning D: Society and Space. Volume 19 (4), [S. 485-504](#).
- Lehnert, Gertrud ([1999](#)): Mit dem Handy in der Peepshow. Die Inszenierung des Privaten im öffentlichen Raum. Berlin: Aufbau Verlag.
- Lenz, Hans ([2005](#)): Universalgeschichte der Zeit. Wiesbaden: Marix-Verlag.

- Lenz, Karl ([1991a](#)): Werk und Rezeption. In: Hettlage, Robert / Lenz, Karl (Hrsg.): Erving Goffman. Ein soziologischer Klassiker der zweiten Generation. Bern, Stuttgart: Verlag Paul Haupt, [S. 25-93](#).
- Lenz, Karl ([1991b](#)): Goffman- ein Strukturalist? In: Hettlage, Robert / Lenz, Karl (Hrsg.): Erving Goffman. Ein soziologischer Klassiker der zweiten Generation. Bern, Stuttgart: Verlag Paul Haupt, [S. 243-298](#).
- Lenz, Karl-Heinz / Legat, Wilfried ([1997](#)): Verkehr im nächsten Jahrtausend – Systeme der Zukunft. In: Kemper, Peter (Hrsg.): Am Anfang war das Rad. Eine kleine Geschichte der menschlichen Fortbewegung. Frankfurt am Main, Leipzig: Insel Verlag, [S. 301-312](#).
- Levine, Robert ([2001](#)): Eine Landkarte der Zeit. Wie Kulturen mit Zeit umgehen. München: Piper Verlag.
- Ling, Rich ([2005](#)): Das Mobiltelefon und die Störung des öffentlichen Raums. In: Höflich, Joachim R. / Gebhardt, Julian (Hrsg.): Mobile Kommunikation. Perspektiven und Forschungsfelder. Frankfurt am Main [u. a.]: Peter Lang, [S. 115-133](#).
- Ling, Rich ([2004](#)): The mobile connection. The cell phone's impact on society. Amsterdam: Morgan Kaufmann.
- Ling, Rich ([2002](#)): The social juxtaposition of mobile telephone conversations and public spaces.
http://www.richardling.com/papers/2002_juxtaposition_public_spaces.pdf,
letzter Zugriff: 30.05.2011.
- Ling, Rich ([1997](#)): One can talk about common manners!: the use of mobile telephones in inappropriate situations.
http://www.richardling.com/papers/1997_One_can_talk_about_common_manners.pdf,
letzter Zugriff: 30.05.2011.
- Ling, Rich / Campbell, Scott W. ([2009](#)): The reconstruction of space and time. Mobile communication practices. New Brunswick [u. a.]: Transaction Publication.

- Ling, Rich / Haddon Leslie (2003): Mobile Telephony, Mobility, and the Coordination of Everyday Life. In: Katz, James E. (Hrsg.): Machines That Become Us. The Social Context of Personal Communication Technology. New Brunswick, London: Transaction Publishers, [S. 245-265](#).
- Ling, Rich / Pedersen, Per E. (Hrsg.) (2005): Mobile Communications. Renegotiation of the Social Sphere. London: Springer Verlag.
- Link, Jürgen (2006): Versuch über den Normalismus. Wie Normalität produziert wird. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Linke, Christine (2010): Medien im Alltag von Paaren. Eine Studie zur Mediatisierung der Kommunikation in Paarbeziehungen. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Livingstone, Sonia (2009): On the mediatization of everything In: Journal of Communication, 59 (1), [S. 1-18](#).
- Lorente, Santiago (2002): Juventud y teléfono móviles. Algo mas que una moda. In: Revista De Estudios De Juventud, Heft 57, [S.9-24](#).
- Luckmann, Thomas (1972): Die Konstitution der Sprache in der Welt des Alltags. In: Badura, Bernhard / Gloy, Klaus (Hrsg.): Soziologie der Kommunikation. Eine Textauswahl zur Einführung. Stuttgart, Bad Cannstatt: Frommann Verlag, [S. 218-237](#).
- Lundby, Knut (2009): Introduction. 'Mediatization' as Key. In: Lundby, Knut (Hrsg.): Mediatization. Concept, Changes, Consequences. New York [u. a.]: Peter Lang, [S. 1- 18](#).
- Lyons, Glenn / Jain, Juliet / Holley, David (o. J.): The use of travel time by rail passengers in Great Britain.
http://www.bne.uwe.ac.uk/traveltimeuse/downloads/LyonsJainHolley_UseofTravelTime.pdf, letzter Zugriff: 10. Juni 2011.

- Markowitz, Jürgen ([1979](#)): Die soziale Situation. Entwurf eines Modells zur Analyse des Verhältnisses zwischen personalen Systemen und ihrer Umwelt. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Mascheroni, Giovanna ([2007](#)): Global Nomads' Network and Mobile Sociality. Exploring New Media Uses on the Move. In: Information, Communication & Society, Vol. 10, No. 4, [S. 527-546](#).
- Mead, George Herbert ([1995](#)): Geist, Identität und Gesellschaft aus der Sicht des Sozialbehaviorismus. Frankfurt am Main: Suhrkamp Taschenbuch Verlag.
- Mehrabian, Albert ([1987](#)): Räume des Alltags. Wie die Umwelt unser Verhalten bestimmt. Frankfurt am Main, New York: Campus Verlag.
- Messaris, Paul / Humphreys, Lee (Hrsg.) ([2006](#)): Digital Media. Transformations in Human Communication. New York [u. a.]: Peter Lang.
- Metro de Madrid ([2009](#)): Para viajar desde / al Aeropuerto.
http://www.metromadrid.es/es/viaja_en_metro/tarifas/billetes/contenido07.htm, letzter Zugriff 25.05.2011.
- Mey, Günter ([1999](#)): Adoleszenz Identität Erzählung. Theoretische, methodologische und empirische Erkundungen. Berlin: Verlag Dr. Köster.
- Mey, Günter / Mruck, Katja ([2007](#)): Qualitative Interviews. Unveröffentlichte Unterlagen zum Workshop am Zentrum für Umfragen, Methoden, Analysen (ZUMA) vom 23.-24.März 2007 in Mannheim.
- Meyen, Michael ([2009](#)): Medialisierung. In: Medien & Kommunikationswissenschaft, 57. Jhg., Heft 1, [S. 23-38](#).
- Meyrowitz, Joshua ([1990](#)): Überall und nirgends dabei. Die Fernseh-Gesellschaft I. Weinheim, Basel: Beltz.
- Mikos, Lothar ([2005](#)): Alltag und Mediatisierung. In: Mikos, Lothar / Wegener, Claudia (Hrsg.): Qualitative Medienforschung. Ein Handbuch. Konstanz: UVK Verlagsgesellschaft, [S. 80-94](#).

Mock, Thomas (2006): Was ist ein Medium? Eine Unterscheidung kommunikations- und medienwissenschaftlicher Grundverständnisse eines zentralen Begriffs
In: Publizistik, 51. Jhg., *Heft 2*, S. 183-200.

Morley, David (2010): Kulturen, Wandel und Technologien. Ein kontextualistischer Ansatz. In: Hepp, Andreas / Höhn, Marco / Wimmer, Jeffrey (Hrsg.):
Medienkultur im Wandel. Konstanz: UVK Verlagsgesellschaft, S. 41-53.

Neverla, Irene (2010): Zeit als Schlüsselkategorie der Medienkultur und ihrer Wandlungsprozesse. In: Hepp, Andreas / Höhn, Marco / Wimmer, Jeffrey (Hrsg.): Medienkultur im Wandel. Konstanz: UVK Verlagsgesellschaft, S. 135-147.

o.A. (2010): Feierabend hab ich, wenn ich tot bin.
<http://www.sueddeutsche.de/karriere/staendig-erreichbar-feierabend-hab-ich-wenn-ich-tot-bin-1.128096>, letzter Zugriff: 9. August 2010.

o.A. (2009): Ryanair erwägt Hocker-„Stehplätze“ in Flugzeugen.
<http://www.welt.de/reise/article4090816/Ryanair-erwaegt-Hocker-Stehplaetze-in-Flugzeugen.html>, letzter Zugriff: 21.05. 2011.

Oksman, Virpi / Rautianinen, Pirjo (2005): Mobile Kommunikation und Senioren in der finnischen Informations- und Telekommunikationsgesellschaft. In: Höflich, Joachim R. / Gebhardt, Julian (Hrsg.): Mobile Kommunikation. Perspektiven und Forschungsfelder. Frankfurt am Main [u. a.]: Peter Lang, S. 179-222.

Oksman, Virpi; Rautiainen, Pirjo (2003): “Perhaps It Is a Body Part.” How the Mobile Phone Became an Organic Part of the Everyday Lives of Children and Teenagers. In: Katz, James (Hrsg.): Machines that become us: The Social Context of Personal Communication Technology. New Brunswick, New Jersey: Transaction Publishers, S. 293-310.

Ortmann, Günther (2003): Regel und Ausnahme. Paradoxien sozialer Ordnung. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.

- Oswald, Hans (1984): In memoriam Erving Goffman In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 36. Jhg., S. 210-213.
- Palen, Leysia; Salzmänn, Marilyn; Youngs, Ed; Ling, Rich (2000): Going Wireless: Behavior & Practise of New Mobile Phone Users.
<http://www.cs.colorado.edu/~palen/Papers/cscwPalen.pdf>, letzter Zugriff: 30.06.2011
- Pallasch, Waldemar / Kölln, Detlef (2004): Pädagogisches Gesprächstraining. Lern- und Trainingsprogramm zur Vermittlung pädagogisch-therapeutischer Gesprächs- und Beratungskompetenz. Weinheim, München: Juventa Verlag.
- Paragas, Fernando (2005): Being Mobile with the Mobile. Cellular Telephony and Renegotiations of Public Transport as Public Sphere. In: Ling, Rich / Pedersen, Per E. (Hrsg.): Mobile Communications. Re-negotiation of the Social Sphere. London: Springer Verlag, S.113- 129.
- Paris, Rainer (2001): Warten auf Amtsführen. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 53. Jhg., *Heft 4*, S. 705-733.
- Patalong, Frank (2009): "Da ist ein Flugzeug im Hudson River. Verrückt." Airbus-Unglück auf Twitter.
<http://www.spiegel.de/netzwelt/web/0,1518,601588,00.html>, letzter Zugriff: 20.06.2011.
- Popitz, Heinrich (1980): Die normative Konstruktion von Gesellschaft. Tübingen: Mohr.
- Poppitz, Angela / Brückner, Eva (2004): „Aber die stehen halt vorne dran“ – über Gefühlsarbeit im Zugbegleitedienst. In: Dunkel, Wolfgang / Voß, Günter G. (Hrsg.): Dienstleistungen als Interaktion. Beiträge aus einem Forschungsprojekt Altenpflege – Deutsche Bahn – Call Center. München, Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 105-127.
- Przybilla, Olaf (2010): Vorsicht bei der Abfahrt.
<http://www.sueddeutsche.de/bayern/angriffe-auf-zugbegleiter-vorsicht-bei-der-abfahrt-1.997965>, letzter Zugriff: 30.06.2011.

- Pusic, Tomislav (2002): Schalensitzwelten. Drei Warte-Orte in Frankfurt. In: Schilling, Heinz (Hrsg.): Welche Farbe hat die Zeit? Recherchen zu einer Anthropologie des Wartens. Frankfurt am Main: Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie, S. 351-360.
- Rammler, Stephan (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin: edition sigma.
- Reiger, Horst (2000): Face-to-face-Interaktion: Zur Soziologie Erving Goffmans. Frankfurt am Main [u. a.] : Peter Lang.
- Richards, Jeffrey / MacKenzie, John M. (1986): The Railway Station. A SocialHistory. Oxford, New York: Oxford University Press.
- Rieder, Kerstin / Poppitz, Angela / Dunkel, Wolfgang (2004): Kundenorientierung und Kundenkontrolle im Zugbegleitdienst. In: Dunkel, Wolfgang / Voß, Günter G. (Hrsg.): Dienstleistungen als Interaktion. Beiträge aus einem Forschungsprojekt Altenpflege – Deutsche Bahn – Call Center. München, Mering: Rainer Hampp Verlag, S. 77-88.
- Riepl, Wolfgang (1913): Das Nachrichtenwesen des Altertums. Mit besonderer Rücksicht auf die Römer. Leipzig, Berlin: Verlag von B.G. Teubner in Leipzig.
- Rolf, Thomas (1999): Normalität. Ein philosophischer Grundbegriff des 20. Jahrhunderts. München: Wilhelm Fink Verlag.
- Rosenbaum, Wolf (2007): Mobilität im Alltag – Alltagsmobilität. In: Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hrsg.): Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 549-572.
- Röser, Jutta / Thomas, Tanja / Peil, Corinna (Hrsg.) (2010): Der Alltag in den Medien – Medienalltag. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Rössler, Beate (2001): Der Wert des Privaten. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.

- Ruesch, Jurgen / Kees, Weldon (1972): Nonverbal Communication. Notes on the visual perception of human relations. Berkeley [u. a.]: University of California Press.
- Ruprecht, Uwe (1998): Intimität und Öffentlichkeit. Das Zweiergespräch wird obsolet. In: Behme, Rolf / Klemp, Klaus / Kohnen, Barbara / Ruprecht, Uwe (Hrsg.): Telefonzelle. Flüchtiger Ort der Worte. Dortmund: Schack, S. 17-20.
- Sachs Pfeiffer, Toni (1988): Lebensstil, Mobilität und die Gestaltung von Stadträumen. In: Hauff, Volker (Hrsg.): Stadt und Lebensstil: Thema: Stadtkultur. Weinheim, Basel: Beltz, S. 23-40.
- Schachtner, Christina (2010): Ich bin online, also bin ich. In: Psychologie Heute, 37. Jhg., Heft 3, S. 31-34.
- Schefflen, Albert E. (1976): Körpersprache und soziale Ordnung: Kommunikation als Verhaltenskontrolle. Stuttgart: Ernst Klett Verlag.
- Schilling, Heinz (Hrsg.) (2002): Welche Farbe hat die Zeit? Recherchen zu einer Anthropologie des Wartens. Frankfurt am Main: Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie.
- Schipporeit, Rainer (1997): Eisenbahn unter der Erde – Die erste U-Bahn. In: Kemper, Peter (Hrsg.): Am Anfang war das Rad. Eine kleine Geschichte der menschlichen Fortbewegung. Frankfurt am Main, Leipzig: Insel Verlag, S. 160-172.
- Schivelbusch, Wolfgang (1993): Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Schlote, Isabel / Linke, Christine (2010): Interaction and individual patterns of mobile communication in public places. In: Höflich, Joachim R. et al. (Hrsg.): Mobile Media and the Change of Everyday Life. Frankfurt am Main [u. a.]: Peter Lang, S. 97-128.

- Schmitt, Günter ([1997](#)): Die Brüder Wright und die Anfänge der Flugzeugindustrie. In: Kemper, Peter (Hrsg.): Am Anfang war das Rad. Eine kleine Geschichte der menschlichen Fortbewegung. Frankfurt am Main, Leipzig: Insel Verlag, [S. 249-261](#).
- Schmitz, Walter ([2005](#)): Mobilität des Menschen. Zur geschichtlichen Konstruktion von Räumen und Bewegung. In: Rehberg, Karl-Siegbert / Schmitz, Walter / Strohschneider, Peter (Hrsg.): Mobilität - Raum - Kultur. Erfahrungswandel vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Dresden: w.e.b. Thelem, [S. 1-22](#).
- Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hrsg.) ([2007](#)): Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schönberger, Jörg ([2006](#)): Musik und Emotionen. Grundlagen, Forschung, Diskussion. Saarbrücken: VDM Verlag Dr. Müller.
- Schönhagen, Philomen ([2008](#)): Teilnehmende Beobachtung. Datenerhebung ‚hautnah‘ am Geschehen. In: Wagner, Hans (Hrsg.) (unter Mitarbeit von Schönhagen, Philomen / Nawartil, Ute / Starkulla, Heinz W.): Qualitative Methoden in der Kommunikationswissenschaft. Ein Lehr- und Studienbuch. München: Verlag Reinhard Fischer, [S. 305-318](#).
- Schroer, Markus ([2006](#)): Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Schulz, Iren ([2010](#)): Mediatisierung und der Wandel von Sozialisation. Die Bedeutung des Mobiltelefons für Beziehungen, Identität und Alltag im Jugendalter. In: Hartmann, Maren / Hepp, Andreas (Hrsg.): Die Mediatisierung der Alltagswelt. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, [S. 231-242](#).
- Schütze, Fritz ([1983](#)): Biographieforschung und narratives Interview. In: Neue Praxis, 13(3), [S. 283-293](#).

- Senett, Richard (1986): Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Shibutani, Tamotsu (1955): Reference Groups as Perspectives. In: The American Journal of Sociology, Vol. 60, No.6, S. 562-569.
- Shimanoff, Susann B. (1980): Communication Rules. Theory and Research. Beverly Hills [u. a.]: Sage Publications.
- Silverstone, Roger (2007): Anatomie der Massenmedien. Ein Manifest. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Silverstone, Roger (Hrsg.) (2005): Media, technology and everyday life in Europe. From information to communication. Aldershot: Ashgate.
- Simmel, Georg (1995): Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908. Band 1. (Herausgegeben von Kramme, Rüdiger / Rammstedt, Angela / Rammstedt, Otthein). Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Simmel, Georg (1992): Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. (Herausgegeben von Otthein Rammstedt). Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Soeffner, Hans-Georg (1989): Der Alltag der Auslegung. Zur wissenssoziologischen Konzeption einer sozialwissenschaftlichen Hermeneutik. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Sorokin, Pitirim Aleksandrovič (1959): Social and cultural mobility. Containing complete reprints of Social Mobility and Chapter V from Volume IV of Social and Cultural Dynamics. New York, NY: The Free Press of Glencoe [u. a.].
- Spradley, James P. (1980): Participant Observation. London: Wadsworth, Thomson Learning.
- Statistisches Bundesamt (o. J.): Personenbeförderung. URL: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/>

- Stegbauer, Christian (2002): Reziprozität. Einführung in soziale Formen der Gegenseitigkeit. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Strauss, Anselm (1972): Das Erleben von Rollen und Begriffen als voneinander abhängige Prozesse. In: Badura, Bernhard / Gloy, Klaus (Hrsg.): Soziologie der Kommunikation. Eine Textauswahl zur Einführung. Stuttgart, Bad Cannstatt: Frommann Verlag, S. 238-245.
- Sugiyama, Satomi (2010): Fashion and the mobile phone. A study of symbolic meanings of mobile phone for college-age young people across cultures. In: Höflich, Joachim R. / Kircher Georg / Linke, Christine / Schlote, Isabel (Hrsg.): Mobile Media and the Change of Everyday Life. Frankfurt am Main [u. a.]: Peter Lang, S. 171-190.
- Tempfer, Petra (2010): „Zu Weihnachten werden die Herzen tatsächlich weich“. <http://www.wienerzeitung.at/DesktopDefault.aspx?TabID=3941&Alias=wzo&cob=533496&Page11962=2>, letzter Zugriff 25.05.2011.
- Thomas, William I. (2006): The unadjusted girl. With cases and standpoint for behavior analysis. London, New York: Routledge.
- Thomas, William I. / Zanenieceki, Florian (1958): The Polish Peasant in Europe and America. New York: Dover Publications.
- Traeger, Jörg (2005): Metamorphosen des Reisens. In: Rehberg, Karl-Siegbert / Schmitz, Walter / Strohschneider, Peter (Hrsg.): Mobilität – Raum – Kultur. Erfahrungswandel vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Dresden: w.e.b. Thelem, S. 171-187.
- Tully, Claus J. / Baier, Dirk (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang. Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

- Turkle, Sherry ([1998](#)): Leben im Netz. Identität in Zeiten des Internet. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Verlag.
- Urry, John ([2007](#)): Mobilities. Cambridge [u. a.]: Polity Press.
- Urry, John ([2000a](#)): Mobile Sociology. In: British Journal of Sociology, Vol. No. 51, Issue No.1, [S. 185–203](#).
- Urry, John ([2000b](#)): Sociology Beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century. London, New York: Routledge.
- Vincent, Jane ([2003](#)): Emotion and Mobile Phones. In: Nyíri, Kristóf (Hrsg.): Mobile Democracy. Essays on Society, Self and Politics. Vienna: Passagen Verlag, [S. 215-224](#).
- Vincent, Jane / Fortunati, Leopoldina (Hrsg.) ([2009](#)): Electronic Emotion. The Mediation of Emotion via Information and Communication Technologies. Oxford [u. a.]: Peter Lang.
- Watts, Laura ([2008](#)): The Art and Craft of Train Travel. In: Journal of Social and Cultural Geography, 9(6), [S. 711-726](#).
- Wegener, Claudia / Mikos, Lothar ([2005](#)): Wie lege ich eine Studie an? In: Mikos, Lothar / Wegener, Claudia (Hrsg.): Qualitative Medienforschung. Ein Handbuch. Konstanz: UVK Verlagsgesellschaft mbH, [S. 172-180](#).
- Weilenmann, Alexandra ([2003a](#)): "I can't talk now, I'm in a fitting room." Formulation availability and location in mobile phone conversations. <http://web.mit.edu/bentley/www/mobile/papers/canttalk.pdf>, letzter Zugriff: 30.05.2011.
- Weilenmann, Alexandra ([2003b](#)): Doing mobility. <http://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/910/1/weilenmann.pdf>, letzter Zugriff: 10.06.2011.
- Weilenmann, Alexandra H. / Leuchovius, Peter ([2004](#)): „I'm waiting where we met last time“: Exploring everyday positioning practices to inform design. <http://web.mit.edu/bentley/www/mobile/papers/metlasttime.pdf>, letzter Zugriff: 30.05.2011.

- Weiß, Ralph ([2002](#)): Vom gewandelten Sinn für das Private. In: Weiß, Ralph / Groebel, Jo (Hrsg.): Privatheit im öffentlichen Raum. Medienhandeln zwischen Individualisierung und Entgrenzung. Schriftenreihe Medienforschung der Landesanstalt für Rundfunk Nordrhein-Westfalen. Band 43. Opladen: Leske+Budrich, [S.27-87](#).
- White, Peter B. / White, Naomi Rosh ([2008](#)): Maintaining Co-presence. Tourists and Mobile Communication in New Zealand. In: Katz, James E. (Hrsg.): Handbook of Mobile Communication Studies. Cambridge: MIT Press, [S.195-207](#).
- Whyte, William Foote ([1996](#)): Die Street Corner Society. Die Sozialstruktur eines Italienviertels. Berlin, New York: de Gruyter.
- Wieder, Lawrence D. / Zimmerman, Don H. ([1976](#)): Regeln im Erklärungsprozess. Wissenschaftliche und ethnowissenschaftliche Soziologie. In: Weingarten, Elmar / Sack, Fritz / Schenkein, Jim (Hrsg.): Ethnomethodologie. Beiträge zu einer Soziologie des Alltagshandelns. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, [S. 105-129](#).
- Wilke, Jürgen ([2004](#)): Vom stationären zum mobilen Rezipienten. Entfesselung der Kommunikation von Raum und Zeit – Symptom fortschreitender Medialisierung. In: Böning, Holger / Kutsch, Arnulf / Stöber, Rudolf (Hrsg.): Jahrbuch für Kommunikationsgeschichte. Band 6. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, [S. 1-55](#).
- Witzel, Andreas ([1982](#)): Verfahren der qualitativen Sozialforschung. Überblick und Alternativen. Frankfurt/Main, New York: Campus Verlag.
- Wolf, Michael ([2010](#)): Tokyo compression. Hong Kong, Berlin: Asia One Books, Peperoni Books.
- Zängler, Thomas W. ([2000](#)): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. Berlin, Heidelberg, New York [u. a.]: Springer Verlag.

Zimmerman, Don H. / Wieder Lawrence D. (1977): The Diary. Diary-Interview Method. In: Urban Life, 5(4), [S. 479-498.](#)

Zoche, Peter / Kimpeler, Simone / Joepgen, Markus (2002): Virtuelle Mobilität: Ein Phänomen mit physischen Konsequenzen? Zur Wirkung der Nutzung von Chat, Online-Banking und Online-Reiseangeboten auf das physische Mobilitätsverhalten. Berlin, Heidelberg, New York [u. a.]: Springer Verlag.